an>

Title: Discussion on the motion for consideration of the Statutory Resolution regarding Disapproval of Motor Vehicles (Amendment) Ordinance, 2015 (No. 2 of 2015) and Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2015 (Statutory Resolution - Withdrawn and Government Bill - Passed).

HON. DEPUTY SPEAKER: Hon. Members, we shall now take up Item Nos. 19 and 20. We have to allot time for discussion on the Motor Vehciles (Amendment) Bill, 2015 and also on the Statutory Resolution. I think, we shall allot one hour time for these two items.

Now, Shri N.K. Premachandran to move the Statutory Resolution.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): I beg to move:

> "That this House disapproves of the Motor Vehicles (Amendment) Ordinance, 2015 (No. 2 of 2015) promulgated by the President on 7th January, 2015."

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री तथा पोत परिवहन मंत्री **(**श्री नितिन गडकरी**) :** मैं प्रस्ताव करता हूं:

> "कि मोटर यान अधिनियम, 1988 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Sir, the Motor Vehicles Act was passed in the House in 2014. The Bill was introduced at that time in a hurried manner. Actually, at the time of discussion also, there was an impression in the House that the Bill was introduced in the House anticipating the Delhi Assembly elections. As it could not be passed in the House, an Ordinance was promulgated on 7th January, 2015.

Sir, I am strongly opposing the way in which this Bill is being brought before the House. Today morning also, we raised an objection at the time of introduction of the Insurance Laws (Amendment) Bill. In the Insurance Laws (Amendment) Bill also, the same situation is occurring because an identical Bill is in the Upper House, and at the same time this Bill is brought before this House and is being discussed. So, that is the technical objection which I would like to highlight in this case also.

As per article 123 of the Constitution of India, there are three circumstances by which an Ordinance can be promulgated. The first one is an extraordinary situation; the second one is an urgent necessity; and the third one is, if an immediate action is required. As far as the Motor Vehicles (Amendment) Ordinance is concerned, all these three ingredients are absent. No such extraordinary situation was prevailing in our country. There was no urgent necessity in this case. Also, no immediate action was required as far as giving of driving licence or the learner's licence to e-rickshaw and e-cart drivers are concerned. So, only exceptional circumstance which was prevailing at the time of promulgation of this Ordinance was the Delhi Assembly election, which was proclaimed and it was going on.

I need not explain the result of the Delhi Assembly elections. Anyway, I am not going into the political factors since this is a legislation which is going on. So, I strongly oppose the way in which the Bill has been brought in the House. It has been brought by way of Ordinance. All these days during this Budget Session, the Ordinance route of legislation is well criticized. Even the pertinence of Article 123 is being questioned here. This Government has to be enlightened so as to avoid this Ordinance route of legislation. That is my first point in opposing the Ordinance.

As far as various provisions of the Bill are concerned, we know that the House has endorsed the Bill and passed the Bill. There is no objection as far as the provisions of the Bill are concerned. As far as e-carts and e-rickshaws are concerned, as per the existing Motor Vehicles Act of 1988, they are not entitled to get the driving licence because in order to get a driving licence for a commercial or transport vehicle, only a learners' licence is required. But e-rickshaws and e-carts are new devices which are plied in the city of Delhi and other metro cities. Therefore, it is difficult as far as drivers are concerned to get the learners' driving licence. So, we fully support the view of the Government in providing the licence in this situation. Section 1 of the MV Act is amended so as to give relaxation to the e-rickshaw and e-cart drivers and relaxing the conditions of issuing driving licence to e-rickshaws and e-carts by virtue of section 7(1) and by virtue of section 7(9).

Here I would like to mention one apprehension. It is regarding the safety and security of other people. It is because it will also affect other people of the society. Here we are providing licence under what manner. That is to be looked into. I would like to read clause 3 of the Bill:

> "Provided that nothing contained in this sub-section shall apply to an e-cart or e-rickshaw."

I do agree because as per the existing Motor Vehicles Act, there are certain conditions for getting a driving licence. But they are not applicable to the e-rickshaw and e-cart drivers. Coming to the proposed amendment of Section 10, namely, clause 4 of the Bill, it says:

> "Notwithstanding anything contained in this section, the driving licence to drive e-cart or e-rickshaw shall be issued in such manner and subject to such conditions, as may be prescribed."

That is the main problem which I would like to highlight. There is an apprehension in this regard because the entire authority is being conferred upon the Executive and every power is with the Executive. The Parliament is not aware of the conditionalities. It is a very serious matter and it has to be taken into consideration. It is because as far as the MV Act of 1988 is concerned, the conditions for issuing a licence are well enunciated in the Act itself. The Act itself is very clear as far as providing a driving licence is concerned. But here entire authority and power is being devolved upon the Executive. That is the only apprehension which I would like to point out.

15.38 hrs (Shri K.H. Muniyappa *in the Chair*)

So, I would like to urge upon the hon. Minister to take more care and caution in framing the manner in which the driving licence is to be issued. That should be in accordance with the MV Act of 1988. Except this, the other formalities have to be complied with. These are my observations in regard to the Bill.

With these words, I once again oppose the way the Bill is being brought through an Ordinance.

HON. CHAIRPERSON : Motions moved:

> "That this House disapproves of the Motor Vehicles (Amendment) Ordinance, 2015 (No. 2 of 2015) promulgated by the President on 7th January, 2015.
>
> That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1988, be taken into consideration."

श्रीमती मीनाक्षी लेखी **(**नई दिल्ली**) :** माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे इस बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। इस विषय पर मैं पहले भी बोल चुकी हूं और यह सरकार भी इस विषय को पहले इस सदन में ला चुकी है। जहां तक ई-रिक्शा अमैंडमैन्ट बिल का सवाल है, उस पर ई-रिक्शा का जो डेफिनिशन क्लाज है, जो चार हजार वाट तक पहले नहीं था, उसे डाला गया है और लर्नर्स लाइसेंस जो सैक्शन सात में था, उसे बदला गया है, कमर्शियल लाइसेंसिंग को ध्यान में रखते हुए सैक्शन-9 को बदला गया है।

महोदय, मैं आज इसके समर्थन में अपना वक्तव्य सदन के सम्मुख रखना चाहती हूं और उसका कारण यह है कि दिल्ली के अंदर एक लाख ई-रिक्शाएं हैं, जिनमें 51840 रिक्शाएं नई दिल्ली में चलती हैं, जो मेरे संसदीय क्षेत्र में हैं।

इस बिल के प्रावधान के सैक्शन 7 और 9 की वजह से जो क्वालिफिकेशन है, यानि किसी को लाइसेंस लेने के लिए जो क्वालिफिकेशन होती है, उसको कम किया गया है और पूर्व में भी जब राष्ट्रमंडल खेल हुए थे, तब भी डीटीसी में कंडक्टर्स और ड्राइवर्स की भर्ती करने के लिए इस क्वालिफिकेशन को कम किया गया था, क्योंकि ई-रिक्शा चलाने वाला व्यक्ति बहुत अधिक पढ़ा-लिखा या बहुत समृद्ध नहीं होता है। यह रोज़गार का एक माध्यम है, जिसमें गरीब तबके के लोग ही अधिकतर आते हैं और गरीबी के कारण बहुत पढ़ाई-लिखाई नहीं कर पाते हैं। यह भी एक बहुत बड़ा कारण है। इसलिए इसको सरल करना उस तबके के लिए एक बहुत सुविधाजनक प्रावधान रहेगा। इसी प्रकार से ई-रिक्शा को ले कर जो काम है, उसमें कहा गया है कि आप इसे पर्सनल यूज़ के लिए भी रख सकते हैं और मैं यह सोचती हूँ कि आने वाले भविष्य में जब हम सस्टेनेबल डिवेल्पमेंट की, ग्रीन टैक्नॉलीज़ की या जो कार्बन फुटप्रिंट हैं, उनको कम करने की बात करते हैं तो ई-रिक्शा उसमें बहुत महत्वपूर्ण साधन होगा, क्योंकि सड़कों पर हर रोज़ कई हज़ार गाड़ियां उतरती हैं, जिसकी वजह से सड़कों के ऊपर लगातार भीड़-भाड़ बढ़ती जा रही है। शहर में भीड़-भाड़ का कारण ही कारें, स्कूटर और इस तरह के यातायात के साधन हैं। अगर हम यातायात के साधनों को सुधारना चाहते हैं और दिल्ली को प्रदूषण रहित करना चाहते हैं तो कहीं न कहीं मैट्रो ट्रेंस यानि पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम या डीटीसी की बसों और बाकी पब्लिक बसों का प्रावधान करना होगा। जब पब्लिक ट्रांसपोर्ट की कमी होती है तब दिल्ली की जनता को बहुत सारी दिक्कतें बर्दाश्त करनी पड़ती हैं। जब मैट्रो रेल या डीटीसी की बसें आपको एक बड़ी सड़क तक पहुंचा देती है तो आर्टिरियल सड़कों पर यानि कालोनी के अंदर जाने के लिए आपके पास कोई साधन नहीं होता है, सिवाय पैदल चलने के या कोई ऑटो लेने के। ऑटो अधिक खर्च वाला साधन है और ऑटो के माध्यम से प्रदूषण भी अधिक बढ़ रहा है, क्योंकि उसमें ईंधन की खपत अधिक होती है। कहीं न कहीं इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए ई-रिक्शा एक बहुत ही अच्छा प्रावधान हो सकता है, जो कि आर्टिरियल सड़कों पर चलें और जन सुविधाओं को अधिक से अधिक बढ़ाया जा सके और सड़कों पर जो भीड़भाड़ है, उसको भी कम किया जा सके। इसी के साथ ई-रिक्शा को ले कर जो डैडिकेटिड डिपार्टमेंट की बात उठी है कि दिल्ली में 236 ऐसी सड़कें हैं, जिनके बारे में कहा गया है कि उन 236 सड़कों के ऊपर दिल्ली में ई-रिक्शा नहीं चल सकता है तो मुझे लगता है कि यह डी-कंजेशन प्लान का हिस्सा है यानि दिल्ली को इस तरह की जो भीड़-भाड़ है, उससे मुक्ति दिलाने के लिए कहा गया है। अभी लगातार हम निर्भया फंड से ले कर तमाम इस किस्म की बातें कर रहे हैं, जहां पर महिला सुरक्षा भी एक बहुत बड़ा विषय है। अगर हम ऊबर टैक्सी केस को देखें या हम उससे पूर्व में निर्भया केस को देखें तो दोनों बार महिलाओं के लिए जो समस्या थी, वह कहीं न कहीं एक सेफ पब्लिक ट्रांसपोर्ट न होने की समस्या थी और वे दोनों दुर्घटनाएं इसी कारण से हुई जब महिलाओं को सुरक्षित यातायात का साधन प्राप्त नहीं हुआ। मुझे लगता है कि ई-रिक्शा उसमें बहुत बेहतर साधन हो सकता है, जिसमें हम मैट्रो और इस तरीके के जो यातायात के साधन हैं, उसका इस्तेमाल करें और रिक्शा के माध्यम से अंदर की जो कॉलोनी की सड़कें हैं, उनको प्राप्त करें तो महिला अपने आप को सुरक्षित भी महसूस करेगी। साथ ही कहीं न कहीं एक जेंडर इक्वैलिटी यानि यौन समता का भी विषय है क्योंकि किसी और रिक्शा को चलाने के लिए आपको बहुत ही शारीरिक बल की आवश्यकता होती है, लेकिन ई-रिक्शा के माध्यम से आपको बहुत अधिक शारीरिक बल की आवश्यकता नहीं पड़ती है और महिलाएं भी इसके माध्यम से रोज़गार प्राप्त कर सकती हैं।

एक सिंगल विंडो डिजिटल फैसेलिटी का प्रावधान भी लाइसेंसेज के लिए किया जाए ताकि इसकी वजह से अधिक से अधिक लोग सरल माध्यम से लाइसेंस प्राप्त कर सकें। एक चोरी का विषय आता है कि जो ई-रिक्शा चलाने वाले हैं या ई-रिक्शा को ऑपरेट करने वाले हैं, वे पावर थेफ्ट में इन्वॉल्व्ड हैं। मुझे लगता है कि ऐसी जो चीजें हैं, उन्हें रोकने के लिए पहले ही सरकार को कुछ कदम रूल्स के माध्यम से इसमें जोड़ दिए जाने चाहिए। उनके लिए एक सही जगह निश्चित होनी चाहिए, जहाँ पर वे अपनी रिक्शाओं को चार्ज कर सकें। एक दृष्टिकोण हमारे प्रधानमंत्री जी का यह रहा है, जिसमें उन्होंने लगातार स्किल इंडिया और भारत में उत्पाद बढ़े और लोगों को रोजगार प्राप्त हो, मैन्युफैक्चरिंग बढ़ सके। अब तक तो यह सामने आया कि हम चीन से या बाकी कई जगहों से इसको इम्पोर्ट कर रहे हैं और उसकी वजह से यहाँ पर केवल असेम्बलिंग हो रही है। मेरा यह मानना है कि अगर सरकार इसको स्किल इंडिया के साथ जोड़ेगी, मैन्युफैक्चरिंग के साथ जोड़ेगी, मेक इन इंडिया के साथ जोड़ेगी तो हम इसमें बहुत बेहतर काम कर सकते हैं और मेक इन इंडिया का जो प्रावधान है, ऐसा करने से उससे और अधिक रोजगार पैदा होगा। यह विषय केवल दिल्ली का नहीं है, बल्कि तमाम मेट्रो में, जितने भी बड़े शहर हैं और जितने स्मार्ट सिटी हम बनाने की कोशिश कर रहे हैं, वहाँ पर एक बेहतरीन शुरूआत हो पाएगी।

मैं माननीय मंत्री महोदय से एक क्लेरिफिकेशन का प्वाइंट चाहती हूँ कि एक्ट में लिखा गया है कि इस यातायात के साधन की चार हजार वाट ताकत होगी, लेकिन जो रूल्स हैं, उनमें दो हजार वाट लिखा गया है तो इसमें एक करेक्शन की आवश्यकता है। मैं यह बिल्कुल मन से मानती हूँ, दिल्ली की निवासी होने के कारण कि हर दिल्ली वाले को एक सुरक्षित पब्लिक ट्रांसपोर्ट की आवश्यकता है और उसमें यह सरकार का बेहतरीन कदम है।

लगातार प्रश्न उठ रहे थे कि मध्यम आय वर्ग के लिए बजट में क्या-क्या प्रावधान हुए तो मुझे लगता है कि ई-रिक्शा अपने आपमें एक बहुत बड़ा उपहार है मध्यम आय वर्ग के लिए भी, क्योंकि मध्यम आय वर्ग के व्यक्ति ही मैट्रो से, डी.टी.सी. की बसों से और ई-रिक्शा के द्वारा अपना आना-जाना करते हैं। इस तरीके के प्रावधान से उनको बेहतरीन सुविधाएं प्राप्त होंगी। आंकड़ों के मुताबिक 5.9 लाख गाड़ियाँ हर साल दिल्ली में ऐड होती हैं और 3.3 लाख लोग जो हैं, क्योंकि उनके डी.टी.सी. बस और दूसरे प्रावधान नहीं हैं, तो इनका इस्तेमाल कम हुआ है। इसकी वजह से कहीं न कहीं कंजेस्टेड दिल्ली को ठीक करने के लिए हमें पांच लाख लोग, जो हर साल हमारे बीच में जुड़ते हैं, उनको पब्लिक ट्रांसपोर्ट की सुविधा देने की आवश्यकता है। इसके लिए जो ट्रांसपोर्ट मंत्रालय है, वह एक बेहतरीन कदम उठा रहा है। हम इनके माध्यम से वह सब काम कर सकें और पब्लिक ट्रांसपोर्ट पर हम अधिक से अधिक ध्यान दें। जो दिल्ली की ट्रांसपोर्ट व्यवस्था है, जहाँ से सिलाई वस्तु में लगी होती है, वह उधड़ने की कगार पर है, क्योंकि हमने बीआरटी कोरीडोर देख लिया, हमने फ्लाई ओवर्स देख लिए, जहाँ पर न सर्फेस एरिया बढ़ाया गया और न ही लोगों को उसकी सुविधा प्राप्त हुई। जो सस्टेनेबल डेवलपमेंट, जो एसडीजी नया गोल यू.एन. का भी है, उसके माध्यमों में यह एक बहुत बड़ा साधन होने वाला है। कभी-कभी कहा जाता है कि गेहूँ के साथ घुन पिसता है, लेकिन यहाँ तो हर व्यक्ति की तकलीफ लगातार बढ़ती जा रही है। एक्सीडेंट्स और अन्य मामलों को भी सामने उठाया जाता है कि दुर्घटनाएं ई-रिक्शा के माध्यम से हुई, इसलिए आप इसे बैन करिए। मैं इस संसद को याद दिलाना चाहती हूं कि बीएमडब्ल्यू, मर्सिडीज जैसी तमाम बड़ी-बड़ी गाड़ियों से भी बहुत दुर्घटनायें हुई, तो क्या हम उन्हें बैन करने के लिए कोई कानून यहाँ पर लाए? गरीब आदमी के रोजगार पर और उसके पेट पर लात मारने का अधिकार इस संसद को नहीं है, बल्कि यह संसद चाहती है कि अधिक से अधिक लोगों को रोजगार प्राप्त हो और अधिक से अधिक लोग अपनी मेहनत से इस देश

को आगे बढ़ा रहे हैं, उन्हें कुछ-कुछ सुविधाएं प्राप्त हों।

महोदय, आखिर में पैदल यात्री के लिए जो लास्ट माइल कनेक्टिविटी है और पब्लिक ट्रांसपोर्ट को इस्तेमाल करने के लिए, उसके लिए यह एक बेहतरीन साधन होने वाला है। महोदय, बजटरी प्रोविजन्स के माध्यम से मैं तीन-चार बातें बताना चाहती हूं। गरीब तबके का जो ई-रिक्शा चालक है, वह ई-रिक्शा का मालिक बन पाए और उसे आसान किश्तों पर लोन प्राप्त हो, इसके लिए मुद्रा बैंक माध्यम से इस बजट में प्रावधान किया गया है। मैं चाहती हूं कि संसद और तमाम लोगों को इस बात को प्रचलित करना चाहिए ताकि अधिक से अधिक लोगों को उसका लाभ मिले। जीवन ज्योति योजना जिसमें 18 से 60 साल के लोग जुड़ सकते हैं, उसमें 330 रुपए, तकरीबन एक रुपया रोज़ का अनुदान देने से दो लाख रुपए तक का जीवन बीमा प्राप्त हो सकता है। यह भी ई-रिक्शा चालकों के लिए बहुत उपयोगी सिद्ध होगा। रिक्शा चालकों के लिए दुर्घटना बीमा यदि एक रुपए रोज के हिसाब से दें, तो दो लाख की जन सुरक्षा उसे प्राप्त होगी। अटल पेंशन के मुताबिक वे जितना जमा करेंगे, उतनी रकम सरकार उनके खाते में जमा करेगी। 18 से 40 वर्ष की आयु के लोगों के लिए यह प्रावधान होगा।

महोदय, जन-धन योजना के तहत अगर इन तीन-चार चीजों को ई-रिक्शा चालकों के साथ जोड़ा जाए तो उनके जीवन 'स्किल इंडिया' और 'मेक इन इंडिया' सभी पर अधिक से अधिक लाभ होगा।

KUMARI SUSHMITA DEV (SILCHAR): Mr. Chairman, Sir, thank you for this opportunity. I am well aware that this Bill was debated before, on 18 th December, 2014 in this august House. I would say that the hon. Minister of Surface Transport gave a very detailed reply. I believe there is always a reason for everything. This Bill has come back today to this House pursuant to an Ordinance promulgated on 7th January, 2015.

I think it is a little uncanny and it is a God-given opportunity because in the recent months we have seen this Government has consistently taken the Ordinance route. I do not know what impact this Ordinance route has as per this Government. But the Delhi election results have shown that Ordinance route is definitely not a popular move. It is obvious that this debate is circling around Delhi. If I am right, the Motor Vehicles Act, 1988 is a Central Act and whatever amendments you make to this Act are going to be applicable to the whole of India and in every State of India. I would like to ask this Government and I expect a sincere reply from the hon. Minister to my questions when he responds to the debate. यह जजमेंट दिल्ली के हाई कोर्ट ने दिया था कि ई-रिक्शा दिल्ली में बैन करो। अगर गुवाहाटी के हाई कोर्ट में यह डिसीजन हुआ होता तो क्या यह सदन असम के ई-रिक्शा चालकों के लिए आर्डिनेंस पास करता? मेरे खयाल से यह सदन असम के ई-रिक्शा वालों के लिए आर्डिनेंस पास नहीं करता। I do not think so because I can give you ample examples and your Law Minister would be able to say that there are hundreds of judgements of the Supreme Court vis-Ã -vis amending the laws. My learned friend, Shrimati Meenakshi Lekhi would know that repeatedly the Supreme Court has said that in the divorce law of India, an irretrievable break-down of marriage should not only be a mutually consented divorce. Will this Government bring in those laws? Will this Government bring in law for every judgement that the Supreme Court has suggested? No. But this Government is picking selective judgements to suit its politics.

I want to say another simple thing. What does the hon. Minister say in the Statement of Objects and Reasons? He says that if Section 7 is not amended, then all the e-rickshaw drivers who do not have a licence will fall under that one-year bar. I would like to point out, through the hon. Chairman, that the moment you take out the operation of Section 7, you automatically take out the operation of Section 8, which is about the criteria for giving the driving licence.

It is the criterion for giving a driving licence. Why is it significant? It is significant because that is the time when the Transport Authority asks for a driver's medical fitness certificate. When you remove Section 8, the question is: "How are you going to ensure that a driver, who is going to drive an e-rickshaw, is medically fit?" You say that 4 passengers will sit in the e-rickshaw. The question is: "Is my driver medically fit?" I agree with what my learned, senior colleague said earlier that much has been left to the executive action under Section 9 where you are saying that these terms and conditions will come into force in the future. The question is: "When those regulations will come into force? When those rules will come into force? Will the hon. Members of this Parliament have the opportunity to debate it?" No. We will not have the opportunity to debate it. I would like to put a question, though the Chair, to this Government. You are saying that the people who are already driving e-rickshaws will be banned under Section 7. The people who will apply for these licences now or whatever be the licence giving authority, can this Government give me a guarantee कि क्या वे वही लोग होंगे जो अभी बिना लाइसेंस के ई-रिक्शा चला रहे हैं? There is no guarantee. आप यह कह रहे हैं कि गरीब लोग, जो मैनुअली रिक्शा चलाते हैं, हम उन्हें ई-रिक्शा के थ्रू इम्प्लॉयमेंट का मौका दे रहे हैं। पर, मैं इस सदन से यह पूछना चाहती हूं कि जहां मंत्री महोदय ने कहा है कि अगर आपको 3औ इंटेरेस्ट पर लोन लेना है तो चालक और ओनर सेम आदमी होना चाहिए। When you say this in your Statement of Objects and Reasons, तो मैं आपसे पूछती हूं कि जो मैनुअली रिक्शा चलाते हैं, क्या वे ही आगे जाकर ई-रिक्शा चलाएंगे? क्या आप इसके लिए श्योर हैं कि जो गरीब आदमी मैनुअली रिक्शा चला रहा है, उसके पास लोन लेने की ताकत है? या जो लोन ले सकता है, वह शायद रिक्शा चलाना नहीं चाहता। So, I would request this Government to keep both the options. जब भी आप रेगुलेशंस बनाएंगे, उस लोन में आप ये कंडीशंस रखेंगे। You must keep the option for a driver to take a loan or somebody to take a loan, buy an e-rickshaw and then give the poor, manual rickshaw puller a chance to drive an e-rickshaw. I would briefly say कि सर, आपने 18 दिसम्बर, 2014 को गरीबों के बारे में बहुत बातें कहीं कि ये जो मैनुअली रिक्शा पुल करते हैं, उनमें से किसी को ट्यूबरक्युलोसिस हो जाता है, किसी को लंग्स का प्रॉब्लम हो जाता है और हमें इस एक्ट के माध्यम से उनकी मदद करनी चाहिए। पर, मैं आपसे एक छोटा-सा सवाल करती हूं। Today, a Government must not only look at the livelihood and look at the health of a poor rickshaw puller but also it should also look at the standard of living that will come up in Delhi and all the other metropolitan cities and towns where these rickshaws will ply. The average speed of a vehicle on the streets of Delhi – I am sure Shrimati Meenakshi Lekhi will know – is 16 kms. per hour. There is doubt that the 2021 Master Plan of Delhi says that in another ten years, more than 20 million people are to be provided with public transport. So, I welcome e-rickshaw as a public transport. But the question is: "Does this Government have a plan to manage the traffic?" Our UPA Government in the past started a study, had set up a study and a Committee to look into traffic management. Various States worldwide, be it in China or USA or Korea have said that it does not matter how many flyovers you build; it does not matter whether you increase the length of the road; how many arterial roads you make. Like my learned colleague said just now, this is not the way to manage traffic. The only way you can manage traffic is by having a Traffic Management Policy. So, I would urge upon this Government, through you, Sir, that in future, while you are looking at the rickshaw puller and his source of income, I would request you to look at Delhi which is gasping for breath. Whether it be the streets of Delhi, whether it be the air pollution of Delhi, आप अर्बन डेवलपमेंट मिनिस्ट्री के माध्यम से एक ट्रैफिक मैनेजमेंट प्लान बनाइए और जे.एन.एन.यू.आर.एम. के तहत आप ऐसी सुविधा दीजिए, ऐसी फंडिंग दीजिए कि हर शहर में एक ट्रैफिक मैनेजमेंट प्लान बन सके।

16.00 hrs.

As a young representative, I am forced to say, with this I would end my speech - यह बिल आज फिर आया और फिर इस पर बहस हो रही है। But it is a God given opportunity like I said.

Yesterday, I heard the hon. Home Minister of India saying in Parliament that the Citizenship Act has been amended. Why has it been amended? It has been amended because 9th of January, 2015 was the date when we arrived at the 100th anniversary of the day when Mahatma Gandhi came to India from South Africa. But, Sir, with due respect, Article 123 does not recognise that as a ground to promulgate an Ordinance. Mr. Jaitley in Rajya Sabha said, they don't give infrastructure and industry a bad name. Today, I am requesting this Government, through you, that please don't use the Mahatma's name to set a bad precedent in this Parliament.

SHRIMATI MEENAKASHI LEKHI : Since my name has been used twice or thrice, can I get one minute opportunity?

SHRI K. ASHOK KUMAR (KRISHNAGIRI): Sir, I express my thanks for permitting me to participate in the Motor Vehicles (Amendment) Bill. First of all, let me thank our leader, *Puratchi Thalaivi, Amma* for enabling me to be a Member of this august House.

In the national Capital, there was a sudden increase of e-rickshaws. They were seen on the roads of Capital and they were carrying people without any licence. Neither drivers nor vehicles had licence. Delhi roads faced added problems. Fatal accidents involving passengers of these e-rickshaws were on the increase. Even the public on the road were not spared. The Higher Courts in Delhi stepped in, and put a ban on these e-carts and e-rickshaws.

Through this Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2015, we now seek to legalise the operation of these vehicles. Till date, they were banned as unauthorized. Our great leader, *Anna,* and our founder leader, *Puratchi Thalaivar* had expressed their sympathy for the labour class who were manually pulling rickshaws. They wanted to see a change. They wanted to avoid men in barefoot pulling rickshaws on the road carrying other men. Even cycle rickshaws need greater effort and manual labour. With the passing of this Bill, the mechanized rickshaws will be permitted to ply on the roads. I welcome this move from humanitarian point of view.

Transport vehicle licence is now given to those who possess a Light Motor Vehicle (LMV) licence. This condition is relaxed now. Previous experience of riding manual rickshaws will be enough to get licence to drive these electric-powered three-wheeled vehicles. We must uphold the concern of the Supreme Court about the safety and security of the general public. A scientific study must be conducted about road worthiness of these e-rickshaws. When we have enough skilled labor to make in India, we find these vehicles are imported from China. This trend must be arrested.

Some people feel that these vehicles must be permitted only on roads where there are no other motor vehicles. The Government brought this Bill with an aim of allowing a viable, economical and eco-friendly mode of transport. It may be viable but whether it puts people at risk is also a concern. It may be non-polluting but there is no guarantee for life.

Clause 2 of the Bill empowers the Government to make rules in respect of specification for the vehicle. The Government must also regulate the safety conditions. It must be ensured that all these e-vehicles are owner-driven to avoid exploiting cartels. The Bill states that people upgraded from the manually-pulled rickshaws will get employment opportunities. So, care must be taken to see that only deserving people are allowed to operate these e-rickshaws. Drivers operating these rickshaws are mostly migrant labour. So the Government must involve the Resident Welfare Associations to identify suitable people to operate these e-rickshaws as owner driven vehicles. Area specific permission must be given. This will help to avoid unlawful and illegal activities in the neighbourhood areas.

A designated centre for recharging the batteries of these e-rickshaws must be set up by the Government. This will help the e-rickshaw operators to find a parking and maintenance place. This will also avoid power theft.

With these words, I conclude. Thank you, Sir.

DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY): I would like to express thanks to the Chair for giving me the opportunity to speak on the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2015. The Bill has been brought to the House to replace the Ordinance promulgated by the Government.

By going through the Bill, I could find that it has come a bit late due to the Government's inability to get it passed in Rajya Sabha in spite of its introduction on 22nd December, 2014. But it is better late than never. It is of utmost importance to regulate the rules in regard to the speed and dimensions under the Motor Vehicles Act. This Bill was aimed at providing relief to the drivers of the e-rickshaws and e-carts. I welcome it. To streamline the drivers of the e-rickshaws and e-carts, there is a need to relax the conditions for issue of a learner's licence for driving transport vehicle. By doing so, they are brought under the domain of the Motor Vehicles Act.

I support this Bill because it results in providing employment to a large number of people who would now have a smooth transition from manual rickshaws to electric powered three wheeled vehicles. I hope, with the passage of the Bill, plying of e-rickshaw and e-cart is streamlined in every respect.

Sir, before I conclude, I would like to make a request to the hon. Minister. Please help the poor drivers of e-rickshaws and e-carts either in getting loans from the banks with zero interest or less interest or by giving them some subsidy.

Thank you, Sir.

DR. PRABHAS KUMAR SINGH (BARGARH): Thank you, hon. Chairperson, Sir for giving me an opportunity to speak on the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2015. The Bill seeks to amend the clause in the Motor Vehicles Act wherein no person can be granted a transport driving licence unless he has held a driving licence for a period of at least one year. The objective of this Bill is to simplify the licence procedure for an e-rickshaw

and to bring e-carts and e-rickshaws under the ambit of the Motor Vehicles Act. The hon. Members have spoken so many things about the e-rickshaws. I speak in favour of the Bill.

But, why this amendment is required now? According to the earlier rules, three-wheeler vehicles, with motor power of less than 250 W and speed less than 25 kmph were regarded as non-motorised vehicles. Such vehicles did not require to be registered with the Transport Department. E-rickshaws were considered to fall under this category. But, according to the petition filed in the High Court, it is alleged that some of the e-rickshaws were using 800-1000 watts powered batteries.

All of this came to light when an e-rickshaw collided with a woman which threw her off balance and resulted in her infant falling into a hot pan of sugar syrup and succumbing to injures within two hours. There were chances of accidents. Apprehending this, the e-rickshaws were banned.

However, according to NDTV, until June, 137 cases have been filed against e-rickshaws for such reckless driving. The Ministry of Road Transport and Highways have regulated certain amendments for the welfare of e-rickshaw drivers. Some amendments should definitely be made. I would suggest that some subsidized loans should be given to e-rickshaw drivers for their welfare. The rate of interest should be zero or as minimum as possible. Now, Delhi is one of the oldest cities of the world and this environment friendly e-rickshaw transport is a must. Therefore, this e-rickshaw regulation is a good move.

I would like to know about the electric cars. Is the Government considering giving subsidies to electric vehicles and hybrids? The Government's inability to implement the ambitious National Electric Mobility Mission Plan, unveiled in January last year by the then Prime Minister Dr. Manmohan Singh, is seen as a key reason for the failure of electric vehicles. The industry is on incubator. Electric two-wheeler sales dropped from 1,00,000 units in 2011-12 to 42,000 in 2012-13 and 21,000 in 2013-14. In other countries, electric vehicles sales have been boosted with Government support. In 2013, as many as 1,00,000 electric cars were sold globally. This was 80 per cent growth over the previous year. In Norway, 20 per cent of all cars sold were electric cars. But the industry in India lagged because of removal of subsidy under the earlier policy.

A study has revealed: 'Developing suitable infrastructure and market for electric and hybrid vehicles over the next eight years is estimated to cost about Rs. 23,000 crore. The Government is to provide 60 per cent of the resources.' The industry, meanwhile, is to develop products and create a manufacturing ecosystem. These are projected to help save 2 to 2.5 million tonnes of fossil fuels by 2020. Carbon dio xide emissions are projected to come down by up to 1.5 per cent.

Since e-rickshaw is eco-friendly, it should be encouraged. I definitely support the Bill. With certain amendments, this Bill is a very welcome step taken by our Government. Thank you.

SHRI P.K. BIJU (ALATHUR): Thank you, Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak on this particular Bill. We had earlier a discussion on this Bill in this House. At that time everybody was fully supporting the Government's decision to take such a step. But the Government was not specific while introducing this Bill. They were keenly observing the results of the Delhi Assembly elections. That is why they were very much interested to introduce this Bill and to pass it. Unfortunately, that did not happen. Then, they had passed an Ordinance for this purpose. That is the reason why this Bill is again brought to this House.

Our friends have already said about the 'Ordinance raj'. We know what happened in Delhi Assembly elections. The same thing was happened at the time of the Andhra Pradesh Reorganization Bill. I was also a Member of Parliament in 2009. At that time, the Congress Party was also trying to pass that Bill but after the election they got nothing. So, we should not put any Bill of common welfare in expedience of political reason.

Sir, there are amendments in the Motor Vehicles Act, 1988. We all know as to how amendments have come in this Act of 1988. In our country the first legislation in the field of motor vehicles, the Indian Motor Vehicles Act, came in 1914. Subsequently, in 1939, we had a series of discussions and finally, the Motor Vehicles Act came in 1998. It was subsequently amended thrice; in 1984, 2000 and 2001. A few sub-Sections of the parent Bill of 1988 have been included in Section 7, sub-Section 1 and Section 2A has been inserted after Section 2 of the Motor Vehicles Act. I fully support this inclusion.

I would like to talk about the grant of licence. I would say that some security measures should be taken for the welfare of the drivers and the owners of the e-rickshaw and e-cart. You are going to have toilets and other such facilities for the common people. I would say that you should also include a provision to have a solar panel fitted for charging the batteries of these e-rickshaws. This should be taken care of if you really wish to make this Bill a reality.

Some social security measures should be taken for the welfare of the drivers. We have seen a number of e-rickshaws plying in the cities but the owners are not many. One person owns one hundred or two hundred e-rickshaws. I would say that this should not be left to the whims and fancies of the big corporate business houses. The Government should give loan at minimum interest rate to the drivers and owners of the e-rickshaws.

Sir, the road accidents are increasing day-by-day. More than lakh people have lost their lives in road accidents in our country. These accidents happen mainly on the National Highways. This happens because the big BOT companies are not at all ready to fulfil their promises. They have an MoU with the National Highways Authority. I have sent a number of letters. In my State Kerala, there is a toll booth in Paliyakara. Though they remain in constant touch with the District Collectors and the authorities, the BOT agencies are not ready to fulfil their commitments. They may agree to have the MoU but there are some serious drawbacks in their earlier MoUs with the National Highways Authority. Through you, Sir, I would like to say that the Government should look into the drawbacks of the existing NHAI-BOT scheme of our country.

With regard to this particular Bill, I would like to say that a number of National Highway projects are lagging behind for years. In my State there is one National Highway from Mannuthy to Walayar. Half of the stretch, about 45 per cent, of this Highway has been completed and the rest half has not come up even after five years. Only five per cent of the work has been completed. It is still on the website. The Government must come out with concrete proposals for early or time-bound completion of the existing National Highway Projects. The Government should also take necessary steps

to reduce the number of accidents in the National Highways. With these words, I support this Bill. Thank you

योगी आदित्यनाथ **(गोरखपुर):** सभापति महोदय, मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2015 यद्यपि सदन में 18 दिसम्बर, 2014 को पारित हो गया था, लेकिन राज्य सभा में लंबित होने के कारण महामहिम राष्ट्रपति जी को इस पर एक अध्यादेश जारी करना पड़ा। उसके उपरान्त यह विधेयक पुनः इस सदन में पारित होने के लिए आया है। माननीय सड़क परिवहन मंत्री जी ने सदन में इस संशोधन विधेयक पर 18 दिसम्बर, 2014 को बड़े विस्तार से अपनी बातें रखी थीं। उस समय माननीय मंत्री जी ने अत्यन्त उपयोगी बातें कही थीं। सड़क परिवहन क्षेत्र में माननीय मंत्री जी का एक लंबा अनुभव और व्यावहारिक दृष्टिकोण है। उनके नेतृत्व में सड़क परिवहन मंत्रालय जिस तेजी के साथ जन-भावनाओं के अनुरूप कार्य कर रहा है, वह अभिनंदनीय और सराहनीय है।

इस विधेयक के तमाम पहलुओं पर यहां चर्चा हुई, जिस पर माननीय सदस्यों ने बहुत विस्तार से अपनी बातें रखी हैं। इसका सबसे महत्वपूर्ण पहलू मानवीय है। आज के समय में व्यक्ति ताकत लगाकर रिक्शा खींचे, यह एक अमानवीय पहलू है। उस अमानवीय दृष्टिकोण से हटकर माननीय प्रधान मंत्री द्वारा श्रमेव जयते की जो बात कही गयी थी, देश के मजदूर वर्ग के श्रम के प्रति एक जय के प्रश्न पर यह संशोधन विधेयक अपने आप में उसके प्रति सम्मान का भाव व्यक्त करता है।

पर्यावरण की दृष्टि से भी ई-रिक्शा अत्यंत आवश्यक है। यद्यपि पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम देश के बड़े-बड़े शहरों में कुछ हद तक ठीक चल रहा है। मेट्रोपोलिटन सिटीज में वह ठीक है, लेकिन जो मध्यम और छोटे शहर और कस्बे हैं, वहां पर पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम पूरी तरह से चरमरा गया है या है ही नहीं। वहां पर हाथ से खींचने वाले रिक्शे चलते हैं। दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई और कोलकाता में देखेंगे तो वहां हाथ से खींचने वाले रिक्शे भी हैं, पेट्रोल से चलने वाले थ्री व्हीलर्स भी हैं और अन्य प्रकार से अव्यवस्थित ट्रांसपोर्ट सिस्टम भी हमें देखने को मिलता है। हम जब उस दुर्व्यवस्था को वहां देखते हैं तो वह प्रदूषण का कारण बनता है। दूसरा, उन गलियों में हाथ से चलने वाले रिक्शे बड़े ही अमानवीय होते हैं। एक बुजुर्ग व्यक्ति चढ़ाई में कैसे तीन-चार सवारियों को लेकर जाता है, वह दृश्य बड़ा ही अमानवीय होता है।

मैं माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए बधाई दूंगा कि उन्होंने इसके मानवीय पक्ष और पर्यावरण पक्ष को ध्यान में रखकर इस संशोधित विधेयक को दिल्ली हाई कोर्ट की रोक के बावजूद संसद में लाकर एक मानवीय कार्य किया है। निश्चित ही वे इसके लिए बधाई के पात्र हैं। हम लोगों को इसे अवश्य उस बात के साथ जोड़ना चाहिए, जिससे एक रिक्शा चालक को उसका स्वयं का ई-रिक्शा उपलब्ध हो सके। माननीय मंत्री जी ने यह आश्वासन इस सदन में दिया भी था। माननीय मंत्री जी की इस क्षेत्र में बड़ी रूचि है। उन्होंने इसके बारे में अनेक जगह अध्ययन किया है। अब चीजें चीन से लाकर यहां असैम्बल नहीं करनी पड़ेंगी बल्कि इनका उत्पादन भारत में ही होगा, भारत के अंदर भारत में निर्मित होगा। इस तरह से माननीय प्रधानमंत्री द्वारा घोषित 'मेक इन इंडिया' 'स्किल इंडिया' के सपने को साकार करने का अच्छा माध्यम ई रिक्शा से मिलेगा। यह विधेयक, जो मानवीय दृष्टिकोण से उचित है, पर्यावरण और पब्लिक ट्रांसपोर्ट की दृष्टि से अनुकूल है। पुराने शहरों की मुख्य सड़कें भले ही चौड़ी हों, लेकिन अंदर की तरफ संकरी गलियां होती हैं। वहां बड़े वाहन नहीं चल सकते हैं, रिक्शे और थ्री व्हीलर चल सकते हैं, इसलिए ई-रिक्शा की व्यवस्था की गई है। इसकी गति सीमित की गई है, यह 25 कि.मी. की गति के हिसाब से चलेगा। इसमें सवारियों की संख्या सीमित होगी और पॉल्यूशन नहीं होगा। इन सब बातों को देखते हुए मैं कह सकता हूं कि यह स्वागत योग्य कदम है। हम सबको इसका समर्थन करना चाहिए।

मैं माननीय मंत्री जी को याद दिलाना चाहता हूं, उन्होंने आर.टी.ओ. प्रणाली के बारे में बार-बार कहा है कि एक ऐसा मैकेनिज्म तैयार करेंगे, ताकि देश आर.टी.ओ. के भ्रष्टाचार से मुक्त हो सके। मुझे लगता है कि इस पर अवश्य विचार किया जाना चाहिए। हम जब कहीं जाते हैं तो देखते हैं कि प्रतिवर्ष लाखों लोग एक्सीडेंट से मरते हैं। बहुत सी सड़क दुर्घटनाएं इसलिए होती हैं, क्योंकि आर.टी.ओ. के नाम पर चैक करने के लिए जगह-जगह गाड़ियां खड़ी हो जाती हैं और बड़े अमानवीय तरीके से उत्पीड़न करते हैं, मनमाने ढंग से धन का दोहन करते हैं। मैं राज्य सरकारों की कार्य प्रणाली को देखता हूं कि राज्य सरकारों के माध्यम से आर.टी.ओ. की अवैध नियुक्तियों के लिए धन लिया जाता है। आपने आर.टी.ओ. फ्री प्रणाली की बात कही है, लाइसेंस प्रणाली को ऑन लाइन करने की बात कही है। सिस्टम को आधुनिक व्यवस्था के साथ कैसे आम नागरिक, आम मजदूर, समाज के अंतिम व्यक्ति को जोड़ सकें, इस पर अवश्य विचार होना चाहिए।

मैं मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत संशोधन विधेयक का समर्थन करता हूं। मैं आपको मानवीय, पर्यावरण के अनुकूल, समाज के अनुकूल और सरकार की मंशा के अनुरूप विधेयक को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं। धन्यवाद।

SHRIMATI MEENAKASHI LEKHI : On three or four counts, I am just responding to my friend Ms. Sushmita from the Opposition Benches. In her statement, she seems to be divorced from the reality on three or four counts. The first being raking up the issue of irretrievable marriage while we are discussing e-rickshaw.

The second being the fact that Urban Development Ministry in fact has got a de-congestion plan on board which is available on the internet and she is not aware of it. ...(*Interruptions*)

KUMARI SUSHMITA DEV : कुछ आपत्तिजनक नहीं है। She is a learned Lawyer of the Supreme Court. I respect her opinion. But to pass a comment that I am far moved from reality, I think they are far removed from reality. ये भी दिल्ली में जीरो पर आ गए हैं।

DR. RAVINDRA BABU (AMALAPURAM): Sir, जब रिक्शा के बारे में हम चर्चा कर रहे हैं we are not talking about coal mines. We are not talking about information technology. We are talking about Indian, a common Indian. He is nothing but a rickshaw puller. A rickshaw puller typifies a common Indian. If you want to understand how India is suffering from economic malnutrition, then you see a rickshaw puller on the street. If you see him anywhere in India, then you will understand what type of India is. It is such a situation and so on such a topic, let there be no acrimonious debate. Let there be unanimity.

I am talking about the rickshaw pullers' fate. We are increasing the status of the rickshaw pullers from manually operated cart to electronically operated craft. The rickshaw has got a lot of politics and political significance behind it. It is a rickshaw man's role that was adorned by NTR, the founder of TDP and he had become the Chief Minister. MGR adorned the role of rickshaw puller and he became the Chief Minister. The rickshaw plays a very vital role in politics. Let us not ignore the role of the rickshaws in the Indian economy. It has got a greater role.

A rickshaw puller suffers from tuberculosis, malnutrition, anaemia, jaundice, typhoid and yet he has to toil to get a small sustenance of Rs.2 per day. The rickshaw puller has been dragged unfortunately into the Motor Vehicles Act by elevating the rickshaw into a battery operated cart and battery operated passenger craft. My question would be, will he be able to withstand the den of the corruption that the Motor Vehicles Act will create? Will he be able to sustain before the Motor Vehicle RTO? Are we not doing injustice by putting this unfortunate man? There is one song in Telugu:

"Rim Jhim Rim Jhim Hyderabad

Rickshawala Zindabad

Moodu Chakramulu Giragira Tirigithe

Motor Karu Baladoor."

The meaning of this is, if diesel is driving the vehicle, blood is running the rickshaw. It is the blood which runs the rickshaw. Always, the blood is better than diesel. If that man is not given justice, not only the country but also our God will not excuse us.

While accepting the amendments to the Bill, I have a few suggestions. All the traditional rickshaw pullers should be automatically given elevated motor-operated and battery operated crafts. They should get them automatically. They should get heavy subsidy. Heavy subsidy is not on the diesel which will run BMW and Benz cars. These battery operated vehicles should be given heavy subsidy so that he will be very happy. Also, periodically, whenever there is discharging of battery, it should be automatically charged in the petrol pumps free of cost. This is the best socio-economic step towards ameliorating the debilitating conditions of the poor people of this country. They are personified in the name of rickshaw pullers, rickshaw-walas and rickshaw drivers. So, let us take that into consideration. Let us not subject them rigorously to the Motor Vehicles Act. The Motor Vehicles Act is very stringent. When the Inspector of Motor Vehicles Act comes, these people have to shiver. Therefore, my suggestion would be that certain clauses, which are there in this Bill, may not be made applicable to the battery-operated rickshaw pulling crafts and also the goods carrying rickshaws. Also, they should be heavily subsidised. Charging of these battery operated vehicles should be done free of cost which will go a long way in giving an image to Modi's Government and also our Indian Government that we are pro-poor. Thank you, Sir. *Jai Hind. Jai Telugu Desam.*

डॉ. अरूण कुमार (जहानाबाद) : सभापति महोदय, आपने एक अति महत्वपूर्ण मोटर व्हिकल एक्ट पर चर्चा करने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ।

मैं इस पर तफसील से चर्चा करके सदन का समय नष्ट नहीं करना चाहता हूँ। इस पर सभी सदस्यों ने अपनी बातें कही हैं, लेकिन, मैं यह जरूर कहना चाहता हूँ कि आज सदन का सुर बदला हुआ है। विपक्ष को भी इस बात का अहसास हुआ कि इतना महत्वपूर्ण विषय, जिसे किन्हीं कारणों से रोका जा रहा था, लेकिन सरकार इसके लिए कटिबद्ध थी, इसलिए इस संबंध में ऑर्डिनेन्स लाया गया। यह गरीबों के हित में एक बड़ा कदम है। जब हम लोग रिक्शा पर चढ़ते थे या चढ़ते हैं, तो वह इतना अमानवीय लगता था कि उसे कुछ पैसे देने के बाद भी यह संतोष नहीं होता था कि उसके द्वारा किए गए कार्य की हम सही कीमत दे रहे हैं। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी और सरकार को बधाई देना चाहता हूं।

16.35 hrs. (Hon. Deputy Seaker *in the Chair*)

आज के इस टेक्नोलॉजी के युग में भी लोग हाथ से रिक्शा खींच रहे हैं, बिहार में भी, बंगाल में भी खींच रहे हैं।...(व्यवधान) यह पुराना ट्रेडीशन है।...(व्यवधान)

श्रीमती रंजीत रंजन **(सुपौल) :** बिहार में हाथ से रिक्शा नहीं खींचते हैं।...(व्यवधान)

डॉ. अरुण कुमार **:** आपको ज्ञान नहीं है।...(व्यवधान) आपको ज्ञान नहीं है, इसलिए मैं ऐसा कह रहा हूं।...(व्यवधान) बिहार के कई जिलों में अभी भी रिक्शा हाथ से खींचा जाता है।...(व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: Please do not make noise.

...(*Interruptions*)

डॉ. अरुण कुमार **:** मैडम, आप अपना ज्ञान अपने पास रखिए।...(व्यवधान) आज भी खींचते हैं।...(व्यवधान) आप लोगों को ज्ञान नहीं है।...(व्यवधान) इनके यूफोरिया को मैं क्या कहूं।...(व्यवधान) आज भी सभी डिस्ट्रिक्ट-टाउन्स में हाथ वाला रिक्शा खींचा जा रहा है। उस पर सामान खींचा जा रहा है, आदमी भी चल रहे हैं।...(व्यवधान) आप बहस कर रहे हैं।...(व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: Hon. Members, please sit down.

Dr. Arun Kumar, please address the Chair.

...(*Interruptions*)

डॉ. अरुण कुमार**:** मैं बिहार में ही पैदा हुआ हूं, इग्लैंड का नहीं हूं।...(व्यवधान) अब हमको ज्ञान मत कराइए, कुछ और कहेंगे तो तकलीफ हो जाएगी।...(व्यवधान) आप क्या कहना चाहते हैं? बेकार बहस कर रहे हैं।...(व्यवधान) आप लोग ऊंची आवाज में चिल्लाकर मेरी बात बंद करना चाहते हैं?...(व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: Please conclude.

...(*Interruptions*)

डॉ. अरुण कुमार **:** आज भी नवादा में, गया में, साहबगंज में, सारे इलाकों में हाथ रिक्शा चलता है। ...(व्यवधान) बेकार बोलने की बीमारी है।...(व्यवधान) बराबर बोलने की बीमारी है।...(व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: Please conclude.

Shri Bhagwant Mann, please speak.

...(*Interruptions*)

डॉ. अरुण कुमार**:** मैं जानता हूं, मैं गांव-गांव घूमता हूं।...(व्यवधान) आसमान में नहीं हूं।...(व्यवधान) खड़गे साहब, आपके जैसे सीनियर आदमी इस बात को समर्थन दे रहे हैं कि...(व्यवधान) हर चीज में कुछ न कुछ बोलते जाएं।...(व्यवधान) मैं भी गांव में पैदा हुआ हूं।...(व्यवधान) आज भी गांव में रहते हैं। मैं सब जानता हूं।...(व्यवधान) आपको ज्ञान नहीं है।...(व्यवधान) आप जब चिल्ला रहे थे तब मैं नहीं बोल रहा था।...(व्यवधान) जैसे आप चिल्लाते हैं, मेरा यह संस्कार नहीं है।...(व्यवधान) आप ऊंची आवाज में मुझसे बात नहीं करें।...(व्यवधान) मुझे ज्ञान है। मुझे पूरा ज्ञान है, आप बैठिए।...(व्यवधान) बिहार के बारे में पूरा ज्ञान है।...(व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: You are not following me. Please take your seat.

...(*Interruptions*)

डॉ. अरुण कुमार: उपाध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूं।...(व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: Please take your seat. I cannot allow like that.

...(*Interruptions*)

डॉ. अरुण कुमार: उपाध्यक्ष महोदय, यह गलत है। मैं इसे स्वीकार नहीं करता।...(व्यवधान)

श्री भगवंत मान (संगरूर): धन्यवाद, उपाध्यक्ष जी। यह ई-रिक्शा के बारे में जो संशोधन बिल आया है, थोड़ा लेट आया है। सरकार ने थोड़ी देरी कर दी, इसके लिए हमारी पार्टी ने भी संघर्ष किया, ई-रिक्शा वालों का साथ दिया, जो बिना लाइसेंस, बिना नोटिफिकेशन के इन्हें चला रहे थे। शायद सरकार उस समय इलेक्शन का इंतजार कर रही थी। पिछली बार भी बहस में मैंने कहा था कि शायद सरकार ई-रिक्शा का मतलब इलेक्शन रिक्शा समझ रही है, लेकिन इसका असली मतलब इलेक्ट्रिक रिक्शा है। शायद दिल्ली नतीजों के बाद अब सरकार को समझ में आ गया होगा।

16.39 hrs.

(At this stage, Dr. Arun Kumar came and sat on the floor near the Table.)

मैं इस बिल को बहुत अच्छा समझता हूं। यह बहुत अच्छा बिल है, लेकिन मेरे एक-दो प्वाइंट्स हैं, जिनसे मैं मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूं। जैसा कि इन्होंने कहा है कि पहले जिनके पास रिक्शा थे, उनको प्रायरिटी दी जाएगी। इसके लिए इनके पास क्या क्राइटेरिया है? क्या वे दो लाख लोग रिकॉर्ड में हैं, जिनके पास पहले रिक्शा थे, क्योंकि हमने उनकी लड़ाई लड़ी है।

16.40 hrs.

(At this stage Dr. Arun Kumar went back to his seat.)

मुख्यमंत्री अरविंद केजरीवाल जी खुद उनकी रैलियों में जाकर उनको संबोधित करते रहे हैं, इसलिए मैं माननीय गडकरी जी से कहना चाहता हूं कि दिल्ली सरकार इसके लिए आपका सहयोग करने के लिए तैयार है। अगर आपको रिकार्ड चाहिए तो हम दिल्ली सरकार के ट्रांसपोर्ट विभाग से लेकर आपको दे सकते हैं। अभी दिल्ली में करीब दो लाख लोगों के पास रिक्शा हैं, इसलिए प्राथमिकता के आधार पर उन्हें पहले ई-रिक्शा का लाइसेंस मिलना चाहिए। इसके अलावा जो लोग मेनुअल रिक्शा खींचते हैं, उनका भी रिकार्ड रखा जाए और उन्हें भी ई-रिक्शा का लाइसेंस पहले मिलना चाहिए। ऐसा न हो कि ई-रिक्शा माफिया पैदा हो जाए और कुछ बड़े लोग 100-200 रिक्शा खरीद कर दूसरों को दिहाड़ी पर चलाने के लिए दें, जैसा कि अभी मेनुअल रिक्शा के मामले में होता है। इसलिए ड्राइवर और मालिक सेम हो, इसके लिए स्पेशल वेकिंग का प्रबंध होना चाहिए।

ई-रिक्शा वातावरण के लिए काफी अच्छा है। मैं इस बिल को लाने के लिए मंत्री जी की प्रशंसा भी करता हूं। मेरा इसमें यह भी कहना है कि ई-रिक्शा को चार्ज करने के लिए रीचार्जिंग पाइंट्स की भी समुचित रूप से व्यवस्था होनी चाहिए। ऐसा नहीं होना चाहिए जैसे सीएनजी की गाड़ियां और ऑटो रिक्शा आए थे, तो सबसे ज्यादा भीड़ सीएनजी पम्पों पर लगी रहती थी। लोग पूरी-पूरी रात अपने वाहनों में सीएनजी भराने के लिए लाइनों में लगे रहते थे। इसलिए रीचार्जिंग पाइंट्स की आसानी से सुलभता निश्चित की जाए।

इसके अलावा इन लोगों को लाइसेंस देने के क्राइटेरिया को सुगम बनाया जाए। एक और महत्वपूर्ण बात यह है कि इनके लिए ब्याज की दर कम की जाए, क्योंकि जितने भी रिक्शा चालक हैं, वे हैंड टू माउथ होते हैं। वे रोज कमाते हैं और रोज गुजारा करते हैं। इसलिए इन्हें लोन के मामले में सरकार को चाहिए कि वह ढील बरते, ताकि गरीब लोगों को मेनुअल रिक्शा से ई-रिक्शा में शिफ्ट होने में कोई दिक्कत न आए।

उपाध्यक्ष जी, पंजाब में भी लुधियाना, जलंधर और अमृतसर जैसे बड़े शहरों में बहुत बड़ी तादाद में मेनुअल रिक्शा चालक हैं। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस बिल के माध्यम से पंजाब में भी ई-रिक्शा की गिनती में वृद्धि की जाए, ताकि मेनुअल रिक्शा, इंसान को इंसान खींचे, आज के जमाने में यह उचित नहीं है। मैं चाहता हूं कि इसे पूरी शिद्दत से लागू करे, ताकि गरीबों की भलाई हो सके। हेलीकॉप्टर वालों का और बड़े-बड़े कारपोरेट घरानों के लिए तो बजट आ गया, अगर ई-रिक्शा वालों के लिए भी बजट में कुछ प्रावधान किया जाएगा, तो मैं इसका समर्थन करूंगा।

HON. DEPUTY SPEAKER: Hon. Members, please do not address each other. Then, a tension will be created.

When I went on asking Dr. Arun Kumar to address the Chair, he was not addressing me; he kept on addressing another hon. Member. Then, how can I run the House?

...(*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: Please take your seat. Do not always shout like that. You are always shouting.

...(*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: You cannot direct me. I am dealing with Members. I know how to deal with them. If you keep on shouting, do you want to come and sit on the Chair and run the House? If the House agrees, you come and sit here and do it. Otherwise, listen to what I am saying.

...(*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: Please do not shout. There is a limit for that.

I went on repeatedly asking Dr. Arun Kumar to address the Chair. He was not at all listening. Then, what am I to do? Please tell me. Then, she is also shouting. That is why, I asked another Member to speak.

If you are interested to speak, I will allow you once again as a special case, but you have to address the Chair. Do not create a problem by addressing somebody else and going on fighting with them. That is not good. Otherwise, I cannot run the House.

Now, please briefly speak what you want to say.

डॉ. अरुण कुमार **:** उपाध्यक्ष महोदय, मैं दूसरी बार इस सदन में आया हूं। मैंने अपने जीवन में कभी भी किसी भी सांसद के बोलते वक्त व्यवधान पैदा नहीं किया और न ही किसी सांसद के लिए कोई आपत्तिजनक बात कही। फिर भी उधर के सब लोगों ने खड़ा होकर मेरे भाषण में व्यवधान पैदा किया। ऐसा लगा कि जैसे हमें निगल जाएंगे। मैंने तो कोई आपत्तिजनक बात नहीं कही। मैं संसदीय परम्परा का टूली ऑनर करता हूं। इसलिए मैंने कहा कि आज भी बिहार में लोग हाथ से रिक्शा खींचते हैं। ऐसी कई जगह हैं, जहां हम लोग नहीं बैठते हैं, लेकिन खींचते हैं। ठेले पर लोगों को ढोया जाता है। इसलिए सरकार ने ऐसे मानवीय पक्ष को छुआ है। यह बड़ी छोटी बात है, लेकिन बहुत महत्व रखती है। सरकार ने मानवीय पक्ष को छुआ है, जिसके लिए विपक्ष में बैठे सांसदों ने भी इसका समर्थन किया है और वे भी हमारे सुर में सुर मिला रहे थे। हम इन्हें धन्यवाद दे रहे थे कि बड़ा अच्छा काम इन्होंने किया। गरीबों के हित में जो इतना बड़ा निर्णय लिया गया है, इसके पक्ष में पूरा सदन एकमत है। इस तरह से देखा जाए तो कौन सी आपत्तिजनक बात हमने कही है, आपका समर्थन ही तो किया है।

मुझे इस बिल पर ज्यादा नहीं कहना है। मैं केवल इतना ही कहना चाहूंगा कि ऐसे जो लोक हित में बिल आते हैं, उसमें विपक्ष सिर्फ विरोध के लिए विरोध करता हो, प्रतिकार करता हो, इसीलिए आर्डिनेंस आता है। मैं मानता हूं कि लोकंतत्र में विपक्ष की भी अहम् भूमिका होती है। ऐसे महत्वपूर्ण विषय पर कम से कम विरोध न करें। आज सदन इस बिल पर एकमत हुआ है, जिसके लिए हम विपक्ष के लोगों को भी बधाई देते हैं।

श्री रमेश बिधूड़ी **(**दक्षिण दिल्ली**) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने गरीबों के हित वाले इस मोटर यान अधिनियम,** 2015 **पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको आभारा हूं।**

महोदय, इस बिल के लिए हमारे माननीय सड़क एवं परिवहन मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। 18 दिसम्बर को भी यह बिल लाया गया था। यह प्रश्न पैदा होता है कि यह बिल क्यों लाया गया? प्रश्न यह भी उठता है कि गरीब आदमी को शहरों में रिक्शा चलाने पर मजबूर क्यों होना पड़ा? सन् 1971 में नारा दिया गया था - गरीबी हटाओ देश बचाओ। अगर लोगों को गांव में रोजगार दिए गए होते, क्योंकि उनको शहरों में आकर अपना पेट पालने के लिए रिक्शा खींचने का शौक नहीं है। देश की 68 साल की आजादी के बाद भी उन को उनका हक नहीं मिला। गरीब आदमी रोजगार प्राप्त करने के लिए शहरों में आता रहा है। शहरों में पृताड़ित होने के कारण वह बीमार होता गया। माननीय मंत्री जी ने 18 दिसम्बर के भाषण में बहुत विस्तार से कहा था कि किस प्रकार से लोग बीमार होते हैं। लेकिन यह जो गरीबों की रोजगार की पीड़ा है, उसको चोर न बनना पड़े, उसको जेबतराश न बनना पड़े, इसके लिए वह रिक्शा खींच कर अपना जीवन-यापन करता है। मुझे मालूम नहीं, इसमें मेरे विपक्ष के बंधुओं को क्या आपत्ति है। अभी मान जी कह रहे थे कि एक-एक व्यक्ति के पास दो-दो सौ रिक्शा होती हैं। यह पहले होता था। आप इस बिल को ध्यान से पढ़ेंगे तो इसमें यह प्रोविज़न किया गया है कि रिक्शे का मालिक वही होगा, जो रिक्शा चलाएगा और उसी को लोन दिया जाएगा। एक से ज्यादा रिक्शा किसी को नहीं दिया जाएगा। इस बिल में इस बात को स्पष्ट किया गया है कि उस गरीब को इस बिल के माध्यम से स्वावलम्बी होने का अधिकार यह सरकार देने जा रही है। माननीय प्रधानमंत्री जी ने कहा था कि यह सरकार गरीबों को समर्पित है। केवल विरोध के लिए विरोध करना सही नहीं है। मैं मेरे विपक्ष के बंधुओं को बताना चाहता हूं कि ऑर्डिनेंस लाना भारत सरकार की मजबूरी थी, लेकिन गरीबों के हितों की बात करने वाले ये लोग गरीबों के बिलों को भी पास करने की इजाजत नहीं दे रहे हैं, इसलिए सरकार ऑर्डिनेंस लाने पर मजबूर हुई थी।

हमारे देश में आज एक गरीब का बेटा देश का प्रधानमंत्री बना है। राजा का बेटा राजा बनता आया है। इस देश में यह खानदानी प्रवृत्ति चली आयी है। "जा के पैर न फटे बिवाई, सो क्या जाने पीर परायी।" उनको गरीबों की पीड़ा की चिंता नहीं थी, इसीलिए गरीब का बेटा जब प्रधानमंत्री बना है तो हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी ने उन गरीबों की चिंता को जाहिर किया है।...(व्यवधान)

आपने कीमत दी थी। गरीब का बेटा है, इसलिए बोल रहे हैं। वह विरासत में लेकर नहीं आए हैं।...(व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: Please address the Chair.

...(*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: Nothing will go on record.

...(*Interruptions*)*

श्री रमेश बिधूड़ी **: महोदय, जहां तक हाई कोर्ट की बात है। हाई कोर्ट को बीच में क्यों आना पड़ा। पिछले** 15 **साल से दिल्ली में इनकी सरकार थी। पिछले दस साल से यू.पी.ए. की सरकार थी। यू.पी.ए. की चेयरपर्सन माननीय सोनिया जी बैठी हुई हैं, रामलीला मैदान में दो साल पहले आश्वासन देकर आई थीं कि हम तुम्हें लाइसेंस देंगे, लेकिन दो साल तक उन गरीबों के लाइसेंस सीज़ होते रहे। वे बेचारे अपना ऋण नहीं चुका पा रहे थे। इनके कहने के बाद भी उनको राहत नहीं मिली तो हाई कोर्ट को मजबूरन इस मामले में दखल देना पड़ा।**

इसी प्रकार से देश के ग्रामीण एरिया में जुगाड़ चलते हैं, जिनमें डीजल पम्पसेट के इंजन से गाड़ी चलाई जाती थी। इससे लोग एक गांव से दूसरे गांव ले जाए जाते थे। इनसे एक्सीडेंट होते थे, लोग मरते थे। अगर पिछली सरकार गरीबों की चिंता करती तो इस सरकार को ऑर्डिनेंस लाने की चिंता नहीं करनी पड़ती। इस रिक्शा के लिए लाइसेंस देने की इस सरकार ने व्यवस्था की है कि सातवीं-आठवीं पास व्यक्ति का भी लाइसेंस बनेगा। पहले केवल दसवीं पास का ही लाइसेंस बन सकता था। अगर उनके मां-बाप की उनको पढ़ाने-लिखाने की हैसियत होती तो उनको दिल्ली, मुम्बई या कोलकाता कमाने के लिए जाने की जरूरत नहीं पड़ती। इसके अलावा सभी राज्य सरकारें उनके हेल्थ चेकअप के लिए फ्री कैम्प लगाएं, उसके बाद उनको लाइसेंस प्रोवाइड किए जाएं। उनको पहले लर्निंग लाइसेंस दिया जाए और उसके एक साल के बाद उनको परमानेंट लाइसेंस दिया जाए। इस बिल के अंदर क्या गरीब विरोधी बातें हैं? क्यों इनको दर्द आ रहा है? कांग्रेस मुक्त भारत का सपना धीरे-धीरे समाप्त हो रहा है। हम तो ज़ीरो नहीं हुए। मैं बताना चाहता हूं दिल्ली में हम तो ज़ीरो नहीं हैं। हम तो आज भी एम.सी.डी. में हैं। हम सात सांसद हैं। दिल्ली में ये ज़ीरो हुए बैठे हैं। "छाछ तो बोले सो बोले, छलनी बोले, जिसमें सौ छेद।" जो पूरे देश में समाप्त हो गये, वे हमें ज़ीरो बता रहे हैं। इसलिए इन लोगों को समझना चाहिए। इसीलिए मैं इस बिल के पक्ष में खड़ा हुआ हूं और मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूं। मैं आपका ज्यादा समय न लेते हुए अपनी बात यहीं पर समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM): Mr. Deputy-Speaker, Sir, the Motor Vehicles (Amendment) Bill, which the Government has brought in, is an extremely necessary piece of legislation to which, *prima facie*, nobody would have an objection to. This Bill would serve the dual purpose of providing employment to lakhs of people across the country, and would also help in mitigating pollution level in various urban towns and cities across India.

However, I would like to express my reservation over the Ordinance route which the Government has adopted, not only for this Bill, but also in respect of other important pieces of legislation. Clause 2 (2A) (2) of the Motor Vehicles (Amendment) Bill says,

> " 'e-cart or e-rickshaw' means a special purpose battery powered vehicle of power not exceeding 4000 watts, having three wheels for carrying goods or passengers, as the case may be, for hire or reward, manufactured, constructed or adapted, equipped and maintained in accordance with such specifications, as may be prescribed in this behalf."

I would want to know from the Government what these 'specifications' are. I am of the opinion that even these rules should be deliberated upon as they assume significant importance in this amendment. Similarly, in the case of new sub-section (10) that is to be inserted after sub-section (9) of Section (9) of the Motor Vehicles Act gives the Government the authority to make rules regarding the manner and the condition under which the driving licence to drive e-rickshaw or e-cart would be issued. Why can this be not discussed on the floor of the House? I think these two amendments form the crux of the Bill. This Bill is not just about allowing the e-rickshaw to run, but also it is about the manner in which they should run. All the provisions of the Bill must be discussed and the important provisions must not be part of delegated legislation.

On the whole, I support the Bill, which was long due. It will be beneficial to lakhs of youth and will also help in reducing India's carbon footprint. In general, the Budget also incentivises the use of electrical vehicles, which is a welcome step. This move will certainly help Delhi and other mega-cities. I would also appeal to the Government that use of these vehicles must be promoted. These vehicles can also be used as a 'shuttle service' to and fro in public transit system.

With these remarks, I would like to submit that I am in favour of this Bill.

SHRI P.P. CHAUDHARY (PALI): Thank you very much Sir for affording me an opportunity to participate in the debate. Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise here to support this Bill. I should extend my thanks to our visionary Minister for looking after and taking care of छोटे-छोटे कार्य छोटे लोगों के लिए हैं। हमारे प्रधान मंत्री कहा करते हैं। The Ordinance was brought with a view to help those poor people as we were not having a formal legislation in this respect. It was in the interest of those poor persons of the city who are pulling rickshaws. By this Bill, the relaxation for obtaining Learner's Licence has been provided which is the need of the hour. For this purpose, the Act is required to be amended.

The Bill in the present case is basically environment friendly. It will generate employment. It is a pro-poor Bill. It will reduce the traffic to a large extent. It will also help in road safety. In my view, if it is spread all over the country both in the rural and urban areas, it will help those people in rural areas who are handicapped and not in a position to travel to even a short distance.

I thank you very much Sir, for affording me an opportunity to speak.

SHRI ABHIJIT MUKHERJEE (JANGIPUR): Sir, I thank you for giving me a chance. A lot of things have been spoken about e-rickshaw and the amendment Bill. I would just like to bring out a few points.

One of the Members has just referred to it. In the metropolitan cities and district towns, especially in rural Bengal, even in Western UP, Punjab and Haryana, there is a vehicle based on *Jugad* technology. It is a three-wheeled vehicle. Water engines are being fitted by local mechanics. In fact, it has become a rural transport vehicle. It carries human beings as well as goods. Sometimes it carries almost one tonne of goods at a very cheap rate. At the same time, they are not covered under any Motor Vehicles Act.

I would request the Government, through you, to have a detailed study of these kinds of vehicles to know the impact. It is driven by diesel or sometimes petrol also. It causes tremendous pollution. It creates vibration which causes problem for the human body as the vibration is more than the permissible limit which a human being can accept. At the same time, it does not have any insurance cover. In case of any highway accident or any road accident, the driver and the passengers are not covered under any insurance. Is the Government considering those vehicles also? If not, I would request the Government once again through you to consider having an impact assessment and incorporate that in this Bill itself.

DR. UDIT RAJ (NORTH WEST DELHI): Hon. Deputy Speaker, Sir, I thank you for having given me an opportunity to say a few words on e-rickshaw and e-cart.

यह मानव के ऊपर एक कलंक था और कलंक है भी, जिसे मिटाने का काम माननीय गडकरी जी ने किया है कि मानव ही मानव को ढोने का कार्य करता है, जबकि तमाम इंडस्ट्रियल रिवोल्यूशन और मशीनीकरण हुआ है। यूरोप का इंडस्ट्रियलाइजेशन और मशीनीकरण 18वीं और 19वीं शताब्दी में हुआ, हम 21वीं शताब्दी में हैं, फिर भी इंसान ही इंसान को खींचने का कार्य कर रहा है। मैं समझता हूं कि यहां से एक शुरूआत होगी, यह परम्परा बंद होनी चाहिए, इंसान इंसान को खींचने का काम बंद करे। खास तौर से मैं दिल्ली से चुनकर आता हूं तो दिल्लीवासियों के लिए यह एक बहुत बड़ी राहत होगी।

मैं एक बात माननीय मंत्री जी से और अर्ज करूंगा कि जब इसके रूल्स फ्रेम हों तो रूल्स और रेगुलेशंस फ्रेम करते समय यह जरूर देख लिया जाना चाहिए कि पहले जिस तरह से एक-एक व्यक्ति दो-दो सौ रिक्शाओं का ओनर होता था, वह न हो। हालांकि इसमें वह प्रोविजन है, लेकिन लूपहोल्स ऐसी होती हैं कि अन्य लोगों के नाम पर अकाउंट्स खुलवाकर अपना पैसा जमा करके उन्हें फ्रंट में खड़ा करके कुछ लोग ऐसा करके कर सकते हैं तो इसके लिए स्ट्रिन्जेंट लॉ होना चाहिए, ताकि जो बड़ी-बड़ी शार्क हैं, जो बड़े-बड़े ठेकेदार हैं, वे इसे एक्सप्लाइट न कर सकें। इस एक्सप्लाइटेशन को खत्म करने के लिए आम आदमी को रोजगार देने की यह स्कीम है और यह पॉल्यूशन मुक्त भी है। इस स्कीम के थ्रू लोगों को रोजगार देना है और दिल्ली में जितना कंजेशन है, इसके द्वारा उससे मुक्ति जरूर मिलेगी।

मैं इतना ही कहूंगा, मैं अधिक बोलने के लिए नहीं खड़ा हुआ हूं, चूंकि इस पर सब लोगों ने बोला है। मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बिल को अपना समर्थन देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

17.00 hrs.

श्री वीरेन्द्र सिंह (भदोही) : महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करते हुए इस बात से सदन को अवगत कराना चाहता हूँ कि बहुत पहले बंगाल में मानव के द्वारा चालित जो रिक्शा चलता था, उसके विरोध में राम मनोहर लोहिया जी ने एक आन्दोलन चलाया था। वह आन्दोलन समाजवादियों के नेतृत्व में चला था और वह बड़ा आन्दोलन था। मुझे अगर ठीक से याद है तो पंडित दीन दयाल जी ने, जो हमारे मार्गदर्शक हैं, हमारे प्रेरणास्रोत हैं, उन्होंने उस आन्दोलन का समर्थन किया था। बहुत दिनों के बाद भारत सरकार के मंत्री माननीय गडकरी जी गरीबों को राहत देने के लिए, उनकी

मानवीय संवेदना को समझते हुए यह बिल लाए हैं, भारत के इतिहास में यह स्वर्णाक्षरों में दर्ज होगा। मैं इस बात की भूरि-भूरि प्रशंसा करता हूँ कि संसद सर्वसम्मति से इस बिल को पास करने जा रही है।

महोदय, मैं एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूँगा। यह मेरे लिए भी बहुत ही लाभकारी है। मैं एक बार लखनऊ स्टेशन पर उतरा था, कल्याण सिंह जी उस समय मुख्यमंत्री थे और उनसे मिलने के लिए मेरा समय तय था। मैं रिक्शे पर बैठने की चाहत रख रहा था। मैंने आठ रिक्शा वालों से कहा कि हमें बिठा लो, मिलने का टाइम तय है, लेकिन कोई तैयार नहीं हुआ। एक रिक्शा वाला चलने को तैयार हुआ तो उत्तर प्रदेश विधान सभा के सामने जाते-जाते उसका एक चक्का टूट गया और मैं गिर गया। मैं मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि...

श्री नितिन गडकरी : उस ई-रिक्शा पर आप जैसे चार लोग बैठ सकते हैं।

श्री वीरेन्द्र सिंह: वह रिक्शा वाला कह रहा था कि हम एक आदमी को ले जा सकते हैं, एक आदमी के रूप में दो आदमियों को नहीं ले जा सकते हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से प्रार्थना करूँगा कि यह रिक्शा भारत में गरीबों के लिए बने, लेकिन यह मजबूती का ध्यान रखकर बनना चाहिए ताकि हमारे जैसे लोग भी उस पर यात्रा कर सकें। मैं आपकी बहुत प्रशंसा करता हूँ। धन्यवाद।

श्रीमती रंजीत रंजन (सुपौल) : महोदय, मैं केवल दो-तीन प्वाइंट आपके माध्यम से कहना चाहूँगी। हम ई-रिक्शा की बात कर रहे हैं, मैंने पिछली बार भी कहा था कि सारी बातें बाद में हैं, हम गरीब को रोजगार देना चाहते हैं, गरीब का भला करना चाहते हैं, लेकिन हम गरीब के इतने मसीहा नहीं बनें कि ई-रिक्शा को जहाँ पर जिस राज्य में आज हाथ से रिक्शे नहीं चल रहे हैं, भूमिका बांधने के लिए हम बार-बार उसको उस ओर धकेल रहे हैं।

दूसरी तरफ ई-रिक्शा से महिला सुरक्षा को जोड़ा जा रहा है कि ई-रिक्शा में महिला सुरक्षित जा पाएगी। वह जो ई-रिक्शा है, वह तो कुछ लिमिटेड जगहों पर चलना है, हर जगह पर वह चलना नहीं है। एक मैं आपके माध्यम से आग्रह करूँगी, मैं फिर मंत्री जी से कहूँगी कि सबसे पहला जो महत्वपूर्ण प्वाइंट है, वह है सेफ्टी। अभी मेरे एक कुलीग कह रहे थे, मैं उनकी बात से बिल्कुल आश्वस्त हूँ, वे पूरा क्लियर नहीं कह पाए कि अगर उनके जैसे दो व्यक्ति उस रिक्शे में बैठ गए और अनजाने में अगर वे एक साइड में बैठ गए तो ई-रिक्शा पलट सकता है और वह पलटता है। मैं आपको जरूर कहना चाहूँगी, मैंने पिछली बार भी कहा था कि उसके टायरों को मोटा करना, उसके पार्ट्स को मजबूत बनाना, जो चार हजार वाट की बात कर रहे हैं, आज भी वह सेफ नहीं है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से आग्रह करूँगी कि आप ई-रिक्शा चला रहे हैं, आप अध्यादेश लेकर आए हैं, लेकिन एक बात मैं जरूर कहूँगी कि ई-रिक्शा पर स्कूल के बच्चे न बैठें, इस चीज को आपको बैन करना पड़ेगा, यह अति आवश्यक है। जिस तरह से वैन में, ऑटो में स्कूल के बच्चे बस्ते लटकाकर जाते हैं, वैन पलट जाती हैं, ई-रिक्शा को पलटने में 10 मिनट भी नहीं लगेगा। आप इसको अमेंडमेंट में लेकर आइए कि स्कूल के बच्चे ई-रिक्शा में नहीं बैठें। अगर ई-रिक्शा के हम इतने ही, बहुत ज्यादा ई-रिक्शा के हम सहभागी बन रहे हैं तो मैं आग्रह करूँगी कि हम सदन में आते हैं, सदन से ऐनेक्सी जाते हैं, क्यों नहीं हम सारे सांसद यहाँ से ई-रिक्शा में ऐनेक्सी तक जाएं और ऐसा करने से हमें भी ज्ञात हो जाएगा कि ई-रिक्शा गरीबों के लिए कितना सेफ है।

महोदय, एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि बीएमडब्ल्यू कार का भी एक्सीडेंट होता है, मर्सडीज कार का भी एक्सीडेंट होता है। मैं कहना चाहती हूं कि जो बीएमडब्ल्यू कार में बैठते हैं, उन्हें बीएमडब्ल्यू कार ही याद आएगी। यह गरीबी का मजाक है कि बीएमडब्ल्यू गाड़ी को ई-रिक्शा से मिलाने का काम कर रहे हैं। बीएमडब्ल्यू गाड़ी अगर शराब पी कर नहीं चलाई जाए, अगर स्पीड लिमिट करके चलाई जाए तो जीरो परसेंट एक्सीडेंट के चांस हैं, लेकिन ई-रिक्शा के नीचे अगर छोटा-सा पत्थर भी आ जाएगा तो वह पलट सकता है। मैं इतना ही आग्रह करूंगी कि गरीबी का मजाक उड़ा कर सिर्फ ई-रिक्शा को बिजनेस के लिए नहीं लाइएगा। मैं माननीय सांसद से बिलकुल सहमत हूं जिन्होंने कहा कि इसमें मोनोपोली होगी। गांव में जब मनरेगा का कार्ड एक व्यक्ति रख लेता है, तो यहां निश्चित रूप से ठेकेदारी प्रथा चलेगी। आपने ई-रिक्शा खरीदने के लिए लोन पर जो ब्याज की राशि रखी है, वह बहुत ज्यादा है। आज भी आधे से ज्यादा रिक्शे वाले भाड़े का रिक्शा चलाते हैं, पचास रुपए रोज का कमाते हैं, वे तीन परसेंट ब्याज दे कर कहां से ई-रिक्शा खरीदेगा, यह सोचने वाली बात है। इसमें निश्चित तौर पर मोनोपोली होगी। अगर आप सही मायने में इस बिल को लाना चाहते हैं तो इसे और सेफ करके हर राज्य में ले कर आइए। हर राज्य में आज ई-रिक्शा की जरूरत है। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करती हूं।

श्री नितिन गडकरी : उपाध्यक्ष जी, आज सदन में इस महत्वपूर्ण विषय पर सम्माननीय सदस्यों ने अपने विचार रखे हैं और अपना समर्थन दिया है, इसके लिए मैं सभी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

महोदय, सदन में माननीय सदस्यों ने जो सुझाव दिए हैं, वे बहुत अच्छे हैं। विशेष रूप से योगी आदित्यनाथ जी ने जो कहा है, वह बिलकुल सच है कि आदमी आदमी को खींचता है, यह अमानवीय परम्परा है। यह भी सच है कि आदमी साइकिल रिक्शा चलाते हैं लेकिन देश के कुछ इलाके में आदमी अपने कंधे से भी रिक्शा को खींचता था, इस प्रकार की भी स्थिति थी। वीरेन्द्र जी ने जैसा कहा कि डॉ. राम मनोहर लोहिया जी ने इसके खिलाफ आंदोलन किया था और पंडित दीन दयाल उपाध्याय जी ने इसका समर्थन किया था। अंदाज़न एक करोड़ लोग देश में ऐसे हैं जो साइकिल रिक्शा चलाते हैं, सामान उठाने के लिए हाथ ठेला चलाते हैं, ऐसा अनुमान है। दिल्ली में एक लाख ई-रिक्शा हैं। इससे पहले साइकिल रिक्शा भी चलती है और इसलिए इस कानून के बारे में मैं कुछ स्पष्टीकरण देना चाहता हूं जिसके कारण मुझे लगता है कि अगर आपके मन में किसी प्रकार की गलतफहमी होगी तो वह निकल जाएगी। जैसा रूल में इसकी पावर 2000 वाट की लिखी है और कानून में 4000 वाट का लिखा है। यह क्षमता इसलिए लिखी है कि आज जो भी रिक्शे चल रहे हैं, उनकी पावर 2000 वाट के अंदर ही है। कल अगर 'मेक इन इंडिया' हुआ और इस टेक्नोलोजी को तेज करके अच्छी रिक्शा बनाई जाएगी तो उसके लिए आसानी होगी। मैंने पुणे में देखा है कि एक ई-आटोरिक्शा बना है। वह बहुत सुंदर है और ई-इलेक्ट्रिक है। अगर पेट्रोल के लिए ई-आटोरिक्शा आएगा तो नेचुरली उसकी पावर थोड़ी बढ़ानी होगी। हमारे कांग्रेस के एक मित्र हैं, वे नागपुर के एमएलए थे। उन्होंने पेट्रोल आटोरिक्शा को ई-रिक्शा में कंवर्ट किया। वे उसे मेरे पास ले कर आए थे। मैंने उन्हें कहा कि मैं तुरंत आपको परमिशन दूंगा। धीरे-धीरे इस अमानवीय प्रथा को एनर्जी ड्रिवन करके समाप्त करना है। इसमें चालक मालिक होगा, यही व्यवस्था रहेगी। राज्य सरकार को हमने यही कहा है कि जो ई-रिक्शा चलाएगा, उसी को लाइसेंस मिलेगा ताकि कोई मालिक इसे ले ले और किसी गरीब को किराये पर दे दे जिससे उस गरीब का शोषण होगा, यह नहीं होना चाहिए। इसमें चार पैसेंजर बैठ सकते हैं। मुझे मालूम नहीं है, लेकिन आप जैसे तीन तो जरूर बैठ ही सकते हैं। अगर दो हजार वाट काफी नहीं होंगे तो हम ढाई हजार वाट का परमिशन आपके लिए देंगे। बिल में इसी कारण हमने चार हजार वाट की मंजूरी ले कर रखी है लेकिन रूल्स में ऐसा लगता है कि आप जैसे चार लोग जाने में अड़चन आएगी तो उसमें बड़ी मोटर लगाने का सोचेंगे। इसके लिए आप चिंता मत कीजिए। इसमें चार पैसेंजर्स बैठ सकते हैं। इसका सामान्य वेट 40 किलोग्राम और इसकी अधिकतम गति 25 किलोमीटर/घंटा है।

सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि यह ऑर्डिनेंस क्यों लाना पड़ा? पहली बात तो यह कि जब मैं इस डिपार्टमेंट का मंत्री बना तो मैंने मोटर वेहिकल एक्ट में से ई-रिक्शा को निकालने का निर्णय किया। मैंने कहा कि इसकी तुलना साईकिल रिक्शा से होनी चाहिए। गरीब आदमी कहां से इसके लिए लाइसेंस लेगा, कहां से इसके लिए परमिशन लेगा? उसे क्यों तक़लीफ देना है? फिर हमने इसे मोटर वेहिकल एक्ट से निकाल दिया। इसे निकालने का हमने जो निर्णय लिया, उसके खिलाफ़ दिल्ली हाई कोर्ट में केस चला। हाई कोर्ट ने कहा कि अगर आपने इसे मोटर वेहिकल एक्ट, 1988 से निकाल दिया तो ई-रिक्शा के कारण अगर कल कोई एक्सीडेंट होगा तो उसका इंश्योरेंस का क्या होगा? उन्होंने बहुत-से सवाल खड़े किए। तब मैंने अपने सरकारी वकील से पूछा कि जब साईकिल रिक्शा से एक्सीडेंट होता है तो क्या होता है? जब उसके लिए कोई इंश्योरेंस का सवाल नहीं आता है तो फिर ई-रिक्शा को चलाने वाले गरीब आदमी के लिए इतने सवाल क्यों हैं? दुर्भाग्यवश, हाई कोर्ट ने ई-रिक्शा पर प्रतिबंध लगा दिया। इसलिए यह ई-रिक्शा चलना बंद हो गया। हाई कोर्ट ने बाद में ऐसा निर्णय दिया कि अगर आपको ई-रिक्शा चलाने की अनुमति देनी है तो इसे मोटर वेहिकल एक्ट में लाएं। मोटर वेहिकल एक्ट में इसे लाने के लिए बहुत-सी तकलीफें थीं। कॉमर्शियल वेहिकल का जो लाइसेंस होता है, वह पहले एक साल के लिए लर्निंग का लाइसेंस मिलता है। फिर एक साल के बाद परमानेंट लाइसेंस मिलता है। अब ई-रिक्शा वाला एक साल के लिए लर्निंग लाइसेंस पर कैसे चलाएगा और उसके बाद उसे परमानेंट लाइसेंस मिलेगा, तो इसमें फिर उनके लाइसेंस का प्रॉब्लम आया। फिर मोटर वेहिकल एक्ट में यह भी था कि जो आठवीं पास होगा, उसी को लाइसेंस मिलेगा। अब ई-रिक्शा वाला बेचारा किसी स्कूल में नहीं गया और मज़बूरी में ई-रिक्शा चला रहा है, तो जब आठवीं पास का सर्टिफिकेट देने की बात आएगी तो वह क्या करेगा? अब इन दोनों एक्ट को सुधारने के लिए हम इसके लिए एक बिल लेकर आए। बिल लाने के बाद आप ने उसे मंजूरी भी दी और इसके कारण यह मामला क्लियर हुआ।

मैं सम्माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाना चाहता हूं कि हमने सुरक्षा के मामले में कोई कॉम्प्रोमाइज़ नहीं किया। इसमें सोलह ऐसी बातें हैं, जिनको हमने निकषों के आधार पर रेक्टिफाई किया। आपकी बात सही है कि अगर इसका माल ठीक नहीं बनेगा, रिक्शा ठीक नहीं बनेगा तो इससे एक्सीडेंट होंगे और सुरक्षा में अड़चनें आएंगी। इसके कारण यह उलट भी जाता है। इसकी जो टेक्नीकल

संस्था थी, उसकी ई-रिक्शा की एक प्रोटोटाइप डिज़ाइन को हमने मान्यता देने का निर्णय लिया। अब इसमें प्रॉब्लम आया कि यह जो प्रोटोटाइप डिज़ाइन है, इसे मान्यता कौन देगा? इसे मान्यता ए.आर.ए.आई., पुणे देगी। अभी यह चाइना से नहीं आ रहा है। अभी यह पूरा मेक-इन-इंडिया हो गया है। इसकी देश में अनेक फैक्टरियां खुल गयीं हैं और अब इसकी सभी चीज़ें अपने देश में तैयार हो रही हैं। पर, इसे बनाने वाले लोग कौन हैं? ये छोटे-छोटे लोग हैं। अब स्वाभाविक रूप से एक बात सच है कि मोटरसाईकिल के जो पार्ट्स और एक्सल्स, जो लुधियाना में बनते हैं, उसे लोग इधर लाते हैं और फिर मोटरसाईकिल के एक्सल्स् को जोड़ कर ई-रिक्शा बनाते हैं। जब हमने अपने डिपार्टमेंट में इसके स्टैण्डर्ड्स के लिए कहा तो उसने कहा कि ऐसा नहीं होगा। उसने कहा कि इन्हें एक-एक पार्ट स्टैण्डर्ड का मैन्युफैक्चरिंग नया करना होगा, यह नहीं चलेगा। तब मैंने टेक्नीकल टीम को बुलाया और उनसे कहा कि अगर एक-एक पार्ट स्टैण्डर्ड का तैयार होगा तो आज जो 70,000 रुपये का रिक्शा है, उसकी क़ीमत दो लाख रुपये हो जाएगी। इसे गरीब कहां से चला पाएगा? मैंने कहा कि ऐसे निर्णय नहीं होंगे, हम गरीबों के हित में निर्णय करना चाहते हैं। हमने उसमें सोलह से सत्रह स्टैण्डर्ड्स निश्चित किए और उसकी ऑथोरिटी बनाई। ई-रिक्शा का जो एसोसिएशन था, हमने उन्हें इसकी एक टेक्नीकल प्रोटोटाइप डिज़ाइन की मान्यता दी और कहा कि आप हर ई-रिक्शा को चेक कीजिए और फिर उसे मान्यता दीजिए। हमने इसकी सुरक्षा के लिए कोई कॉम्प्रोमाइज़ नहीं किया है।

अब प्रश्न यह है कि अभी एक माननीय सदस्य कह रहे थे, अभी वे चले गए, कि हमने इसे राजनीति के लिए लाया है। इसमें तो कोई राजनीति की बात नहीं है। अगर कोई अच्छा काम करेगा तो उसे उसका फायदा मिलेगा। दिल्ली में हाई कोर्ट द्वारा इसे बंद करने के बाद से आज मेरी जानकारी में 40,000 लोगों को इसके लाइसेंस मिले हैं। दिल्ली सरकार ने दिया है। इन सबके रिक्शे पुलिस स्टेशन में बंद थे। वे वहां सड़ रहे थे। किसी के चक्के चोरी हो गए, किसी के और कुछ सामान चोरी हो गए। दिल्ली हाई कोर्ट ने उसे प्रतिबंधित किया। पुलिस ने उन लोगों को अरेस्ट किया, उनके माल को ज़ब्त कर लिया। अब आप मुझे बताइए कि क्या इन गरीबों की तुरंत मदद करना आवश्यक नहीं था? मैं आपका आभारी हूं कि हम पार्लियामेंट में इसके लिए बिल लेकर आए। बिल लाने के लिए दुनिया भर की इतनी अड़चनें आई, इतनी कानूनी सलाहें आई कि मैं भी एक समय बहुत त्रस्त हुआ। हर जगह ओवर रूल कर-कर के आखिर यह बिल आया। आप लोगों ने इसे एक मत से मंजूर किया। एक मत से मंजूर करने के बाद हम राज्य सभा में गए। मैं इस बात का जिक्र यहां नहीं करना चाहता हूँ कि राज्य सभा में यह क्यों मंजूर नहीं हुआ। यूनैनिमस पार्लियामेंट में मंजूर होने के बाद अगर राज्य सभा में मंजूर होता तो आर्डिनेंस निकालने की जरूरत नहीं पड़ती। अगर मैं आर्डिनेंस नहीं निकालता तो ये जो गरीबों के पुलिस स्टेशन में बंद ई-रिक्शा थे, मीनाक्षी जी ने अभी लाख का आँकड़ा बताया, इनके रिक्शे वहाँ सड़ रहे थे, इनको न्याय नहीं मिलता, इनको रोजी-रोटी नहीं मिलती, इनका धंधा तुरन्त शुरू हो जाए, इसके लिए हमने ऑर्डिनेंस निकाला। अगर राज्य सभा में मंजूर होता तो आर्डिनेंस निकालने की जरूरत नहीं पड़ती।

आर्डिनेंस के ऊपर आपने आपत्ति उठाई। जब वहाँ हमने आर्डिनेंस सब्मिट किया, तो वापस लेने की मंजूरी की परमीशन लगती है। हम वापस लेने की भी मंजूरी नहीं देंगे, नया आर्डिनेंस भी नहीं लाने देंगे तो फिर हम क्या करेंगे, तो हम लोग कानून को बंद कर देंगे। 17 हजार लाइसेंस वाले ई-रिक्शा वालों को बंद कर देंगे। हम उनका काम धंधा बंद कर देंगे, उनकी रोजी-रोटी बंद कर देंगे, क्या यह उचित होगा? आप भी मेरी बात से सहमत होंगे कि यह उचित नहीं होगा, इसलिए फिर से मैं आपके पास आया। अभी अधिवेशन में 6 सप्ताह के अन्दर अगर आर्डिनेंस के बारे में नहीं आता तो फिर से कानून कैंसिल होता, फिर से कैंसिल होता तो फिर से पुलिस वाले सब रिक्शे जब्त करते।

यह देश का सवाल है। उत्तर प्रदेश की सरकार ई-रिक्शा के लाइसेंस के बारे में एक बड़ी योजना बना रही है। हमारे बंगाल के सदस्य यहाँ बैठे हैं, बंगाल के अनेक शहरों में लोग इसका उपयोग करने वाले हैं। मुम्बई, नरीमन प्वाइंट या नई दिल्ली में इसकी जरूरत नहीं होगी। छोटे-छोटे गांव में, नगर-परिषदों में अगर कोई ऑटो रिक्शा 50-60 रूपए मांगता है तो ई-रिक्शा वाला 15 रूपए में जाता है।

आपने बिल्कुल सही बात कही कि इसमें सोलर एनर्जी का उपयोग होना चाहिए। यह विषय राज्य सरकार के पास है। हमने रिकमेंड किया है कि जो ई-रिक्शा स्टैंड बनेंगे, उसके ऊपर अगर सोलर पैनल बैठाएंगे तो फ्री ऑफ चार्ज ई-रिक्शा की चार्जिंग होगी। मैं आपके मार्फत सभी सांसदों से अनुरोध करूंगा कि जो नगर-परिषद या म्यूनिसिपल कारपोरेशन है, तो कोई अगर चौराहे पर स्टैंड बनाकर सोलर पैनल तैयार करते हैं और रिक्शे वाला आकर वहां फ्री ऑफ चार्ज चार्ज करता है तो इसमें बहुत ज्यादा खर्च नहीं है। इलेक्ट्रिक की कॉस्ट और पेट्रोल की कॉस्ट में बहुत फर्क है। मुझे लगता है कि यह योजना राज्य सरकार, म्युनिसिपल कॉरपोरेशन, नगर-परिषद में अगर होती है तो मैं सम्माननीय संसद के सदस्यों से अनुरोध करता हूं कि अगर आपके क्षेत्र में इस प्रकार की योजना आती है तो आप जरूर इनीशिएटिव लीजिए, हमारी सरकार इसमें सपोर्ट करेगी।

इसमें सबसे बड़ी बात पोल्यूशन की है। पेट्रोल, डीजल के कारण उत्सर्जन होने वाला कार्बन मोनो आक्साइड बहुत ही खतरनाक है। हमारे देश में लोग अभी भी प्रदूषण के कारण कितनी तकलीफें सहन कर रहे हैं, उसे समझ नहीं पा रहे हैं। इसलिए इस देश को स्वच्छ भारत भी बनाना चाहिए और प्रदूषण मुक्त भारत भी बनाना चाहिए। माननीय सदस्य ने सुझाव दिया, यह बिल्कुल सही है कि इस देश में आठ लाख करोड़ रूपए का पेट्रोल, डीजल व गैस आयात होती है। मेरे विभाग ने निर्णय किया है कि इसके बाद हम लोग नॉन-कन्वेंशनल एनर्जी का उपयोग करेंगे। बायो-डीजल, इथेनॉल, बायो-गैस और इलेक्ट्रिक पर हमारे वेहिकल को लाएंगे। यह संभव है।

मैं नागपुर से हूं और मैंने इस पर पांच साल काम किया है। हमारा देश का ऐसा पहला शहर है, जब मैंने कहा था तो लोग हंस रहे थे, हमने टॉयलेट का पानी 18 करोड़ रूपए में पॉवर जेनरेशन के लिए रिसाइक्लिंग करके महाराष्ट्र सरकार को बेच दिया। इसकी लोगों ने बहुत तारीफ की और जे.एन.एन.यू.आर.एम. में भी उसके कारण ही वह प्रोजेक्ट हुआ। बाद में मेरे ध्यान में आया कि उसमें गलती हुई, क्योंकि हमने पानी तो दे दिया, पर गैस भी चली गई। अब हम मीथेन गैस को उसमें निकाल रहे हैं। मीथेन से सी.ओ. टू अलग करके, बायो-सीएनजी तैयार करके नागपुर में दो सौ बसेज हम बायो-सीएनजी पर चला रहे हैं। अभी उसका प्रपोजल तैयार हुआ है और इलेक्ट्रिक हाईब्रिड भी आ रहा है। जो बसेज डीजल पर चलती हैं, उससे लेड पोल्यूशन होता है। हमारी सरकार चाहती है कि पूरे देश में हमारी स्टेट ट्रांसपोर्ट की बसेज इलेक्ट्रिक पर चलें, हाईब्रिड हों, बायो-फ्यूल पर चलें, इथेनॉल पर चलें, बायो-डीजल पर चलें।

मैं इस सदन को आज खुशी से एक बात बताना चाहता हूं और आज ही मैंने यह डिक्लेयर किया है। बंगाल का जो हल्दिया पोर्ट है, वहां हमारा पॉम ऑयल इम्पोर्ट होता था। मैं वहां भेंट के लिए गया तो मैंने पोर्ट के चेयरमैन को कहा कि पॉम ऑयल की इंडस्ट्री कितनी है, इमामी नाम से कोई कंपनी थी, मैंने कहा कि इसमें से जो पांच परसेंट रेजिडू निकलता है, इसका बायो-डीजल तैयार करिए। हमें आपको बताते हुये खुशी हो रही है कि वहां 3,00,000 लीटर्स बायोडीजल तैयार हुआ और हल्दिया पोर्ट का पहला रेलवे इंजन बायोडीजल पर चल कर शुरू हो गया। मैंने आज ही ऑर्डर दिये हैं कि 3,00,000 लीटर्स बायोडीजल है, अब वहां कोई इंडियन ऑयल या भारत पेट्रोलियम का डीजल पोर्ट में नहीं आना चाहिए। यह "ग्रीन पोर्ट" बनना चाहिए। यहां की ट्रकें, जीपें, मशीनरी और रेलवे अब बायोडीजल पर चलने चाहिए। अब अपने देश को पॉल्यूशन मुक्त देश बनाना है और ऐसा हो सकता है। आपकी बात बिल्कुल सही है।

आपने आर.टी.ओ.के नियम के बारे में भी उल्लेख किया है। उसमें 30 प्रतिशत बोगस लाइसैन्स निकले हैं। आपने सही कहा है कि यह सुरक्षा का सवाल है। अब तो कोई ड्राइविंग टैस्ट नहीं देता है। अभी कुछ लोग इसका प्रचार कर रहे हैं कि हम लोग राज्य सरकार के अधिकार ले रहे हैं, क्योंकि, जो भ्रष्ट अधिकारी हैं, अब उनकी दुकानें बन्द होने वाली हैं तो वे चिढ़ गये, वे नाराज हो गये हैं। अब कम्प्यूटर उनका टैस्ट लेगा। कम्प्यूटर पास या फेल डिक्लैयर करेगा और वह पत्र डिपार्टमैन्ट में जाने के बाद, तीन दिनों के अन्दर, अगर सरकारी अधिकारी ने लाइसैन्स नहीं दिया, तो उसके ऊपर कार्रवाई होगी, यह प्रोविजन है। हम 10,000 से ज्यादा सैन्टर्स देश के बेरोजगार युवाओं के लिए खोल देंगे, जो ड्राइविंग टैस्ट लेंगे, फीटनेस सर्टिफिकैट्स देंगे, रिकल डेवेलपमेन्ट के कोर्सेज देंगे, इस काम के माध्यम से कम से कम साढ़े तीन लाख से चार लाख युवाओं को रोजगार मिलेगा और भ्रष्टाचार मुक्त सिस्टम होगा। हमने ऐक्ट तैयार किया है, जिसकी आज ज्यादा चर्चा करना उचित नहीं होगा। हमने अमेरिका, इंग्लैण्ड, जर्मनी, जापान और वर्ल्ड बैंक, सबकी सलाह ली है। हमने देश के पांच लाख से ऊपर की आबादी वाले शहरों में "इन्टैलिजैन्ट ट्रैफिक सिस्टम" लाने का निर्णय किया है। इसी पार्लियामेन्ट के सैशन में ऐक्ट लाकर, आप सबकी अनुमति लेकर ऐक्ट अगर लागू होगा तो मैं विश्वास के साथ कहता हूं कि पूरा भ्रष्टाचार नष्ट होगा, मैं यह दावा नहीं कर सकता हूं, लेकिन आपको 95 प्रतिशत कोई तकलीफ नहीं होगी। परिवहन विभाग भ्रष्टाचार मुक्त होगा, यह आप जरूर विश्वास रखिए।

मैं फिर से एक बार, मानवीय दृष्टिकोण से, पॉल्यूशन की दृष्टिकोण से एक बात कहना चाहता हूं, अभी सम्मानीय सदस्य ने मध्यम वर्ग के लोगों की बात कही थी, वह भी सही है। आप दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर उतरते हैं तो ऑटो-रिक्शा वाले 60 रुपये या 75 रुपये मांगते हैं, लेकिन ई-रिक्शा वाले लोगों को 10-15 रुपये में ले जाते हैं। जो मेट्रो से आते-जाते हैं, उनके लिये यह फायदेमन्द है और वह प्रदूषण से भी मुक्त है। हमने उनमें सुरक्षा की सभी बातों की चिन्ता की है। उन्हें प्रोटोटाइप डिजाइन में तैयार किया गया है। उनकी क्वालिटी के बारे में ध्यान रखा गया है, पर ऐक्सिडैन्ट्स नहीं होने चाहिए, इसकी भी चिन्ता की गयी है।

मैं इस विभाग का मंत्री होने के नाते इस बात को मान्य कर रहा हूं, मुझे कोई संकोच नहीं है कि रोड, डिजाइनिंग और इंजीनियरिंग में जो गलतियां हुयी हैं, उनसे भी बहुत ऐक्सिडैन्ट्स हो रहे हैं। मैंने एन.एच.आई को उनके बारे में कहा तो वे कह रहे थे कि हम नहीं करेंगे। हमने कहा कि हम सरकार के बजट से पैसे देंगे, अगर एक भी आदमी मरेगा तो मैं आपको जिम्मेदार मानूंगा, याद रखिए, यह नहीं चलेगा। इस देश में 5,00,000 ऐक्सिडैन्ट्स होते हैं। ऐक्सिडैन्ट्स में 1,50,000 लोग मरते हैं और 3,00,000 लोगों के हाथ-पैर टूटते हैं। स्वाभाविक रूप से यह हमारे लिए अच्छी बात नहीं है। वर्ल्ड में सबसे ज्यादा ऐक्सिडैन्ट्स कहां होते हैं, तो पहले क्रमांक पर हिन्दुस्तान का नाम आता है। हम उसको सुधारना चाहते हैं।

अभी दिल्ली की बात हुई। सम्मानीय सदस्यों ने बिल्कुल सही बात कही है। अभी तक दिल्ली में पुरानी सरकार की कोई भी रिपोर्ट उपलब्ध नहीं है। मैंने कहा कि जब मैं हवाई जहाज से एयरपोर्ट पर उतरता हूं तो मेरा धौलाकुआं के पास हमेशा पौना घंटा समय बर्बाद होता है, मैं हमेशा माथा पीटता हूं कि यहां मेरा समय खराब हो गया। मैं यहां लेट आता हूं। मैंने अपने सेक्रेट्री से पूछा कि दिल्ली में जो ट्रैफिक जाम होता है, क्या उसका अध्ययन किया गया है? उन्होंने हमें जवाब दिया कि यह हमारा काम नहीं है, यह दिल्ली सरकार का काम है। हमने कहा कि आप ऐसा जवाब नहीं दीजिए। "ट्रैफिक रिसर्च रोड" ऑर्गेनाइजेशन केन्द्र सरकार की संस्था है, इसलिए उसके प्रमुखों को मैंने बुलाया। दिल्ली की कोई रिपोर्ट अवेलेबल नहीं है। उन्होंने 10 करोड़ रुपये का बिल दिया। हमने कहा कि हमारे कानून में यह बैठता है या यह नहीं बैठता है, यह हमें मालूम नहीं, अपने डिपार्टमेन्ट से 10 करोड़ रुपये दो और दिल्ली की ट्रैफिक को पूरा स्टडी करो, ऐक्सिडैन्टल स्पॉट्स में सुधार करो और ट्रैफिक जाम को सुधारने का काम करो। हम दिल्ली सरकार को रिपोर्ट देंगे। हम 10 करोड़ रुपये खर्च करेंगे। आपने यह कहा कि असम में कोई होता तो क्या आप यह लाते? "दिल्ली हो या गुवाहाटी, अपना देश अपनी माटी।"...(व्यवधान) आप इस बात की क्यों चिन्ता करते हैं? हमारे प्रधान मंत्री जी एक गरीब परिवार से आए हैं। उन्होंने रेलगाड़ी में चाय बेचने वाले का काम किया है।...(व्यवधान) मैं भी दिल्ली की राजनीति में कोई बायो-डाटा देकर नहीं आया हूं। मैं आज भी जमीन, रोड पर काम करने वाला हूं, फुटपाथ पर खाने वाला हूं। अब मुझे अड़चन आती है क्योंकि जैड प्लस सुरक्षा है। जब मैं फुटपाथ पर खाता हूं तो पुलिस वाले खड़े होते हैं। लेकिन मैं मानता हूं कि देश में गरीब व्यक्ति की बात पहले होनी चाहिए, गरीब को पहला अधिकार है, उसके लिए पहले निर्णय होना चाहिए। आपने जो बात कही, उससे मैं सहमत हूं। हमारे समाज कल्याण विभाग जिसके मंत्री थावर चन्द गहलोत जी हैं और नज़मा हेपतुल्ला जी माइनॉरिटी डिपार्टमैंट की हैं। इन दोनों ने 3 और 4 प्रतिशत ब्याज पर ई-रिक्शा देने के बारे में योजना जाहिर की है और हम इन्हें देंगे। मैं आह्वान करूंगा कि आपके क्षेत्र में जो विकलांग व्यक्ति हैं, एक विकलांग व्यक्ति जिसके दोनों पैर टूटे हुए हैं, हम उसे ई-रिक्शा चलाने देने का कार्यक्रम करने वाले हैं। जो अपंग हैं, उन्हें प्राथमिकता से दीजिए। महिलाएं भी ई-रिक्शा चला सकती हैं, हमने उन्हें भी लाइसैंस देने के बारे में निर्णय किया है।

आपने एक और बात अच्छी कही कि इन्हें ज़ीरो प्रतिशत इंटरस्ट पर देना चाहिए और बिना गारंटी देना चाहिए। मैं इससे बिल्कुल सहमत हूं। सरकार में कोई कमी नहीं होती, हजारों-करोड़ो रुपये के बजट होते हैं। यह कोई ज्यादा बड़ी बात नहीं है। मैंने फाइनैंस मिनिस्टर को निवेदन दिया है कि इस बार ज़ीरो प्रतिशत इंटरस्ट से दीनदयाल ई-रिक्शा नाम से ई-रिक्शा के लिए योजना तैयार कीजिए। प्रधान मंत्री जी और वित्त मंत्री जी अभी यहां नहीं हैं। लेकिन आने वाले समय में निश्चित रूप से ई-रिक्शा चलाने वाले, ई-कार्ट करने वाले शोषित, पीड़ित, दलित व्यक्ति, जो समाज के आखिरी पायदान पर खड़े हैं, जिनके पास खाने के लिए रोटी नहीं है, शरीर पर कपड़ा नहीं है, रहने के लिए घर नहीं है, यह ऐसे लोगों का विषय है। हमारी सरकार, हमारे प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सबसे पहले गरीब व्यक्ति की चिन्ता होगी और उनके लिए योजना लाई जाएगी, मैं यह विश्वास व्यक्त करता हूं।

सब पार्टियों के सम्मानित सदस्यों ने इसका समर्थन किया है।...(व्यवधान) ई-रिक्शा चलाने वाला कारपोरेट वाला नहीं है।...(व्यवधान) आप नाराज मत होइए।...(व्यवधान) इतने दिनों से ई-रिक्शा चल रही थी। यू.पी.ए. सरकार दस साल तक थी। क्यों नहीं कोई कानून बना? हमारी सरकार आने के बाद गरीब लोगों के हित में यह निर्णय किया गया है। मैं आपका सम्मान करता हूं, आपका सहयोग भी चाहिए। नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व वाली हमारी सरकार कारपोरेट की मदद करने वाली नहीं है। हम गांव, गरीब, किसान, मजदूर के लिए काम करते हैं। हमारी सरकार गरीब लोगों के हितों के लिए काम करेगी और ई-रिक्शा वाले सभी एक करोड़ गरीब लोगों को राहत देने वाली योजना तैयार करेगी, मैं आपको यह विश्वास देना चाहता हूं।...(व्यवधान) एक बात जरूर है कि गरीब लोगों के लिए काम करने के बाद शायद कुछ लोगों को सहन नहीं होता और वे बोल भी नहीं सकते, ऐसी अवस्था हो सकती है। उसके लिए मेरा दोष नहीं है। लेकिन मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूं कि ई-रिक्शा और ई-कार्ट द्वारा देश के एक करोड़ गरीब लोगों के लिए योजना यशस्वी रूप से ले जाएंगे। आप जो भी सुझाव देंगे, उनके बारे में फाइनैंस मिनिस्टर और प्रधान मंत्री जी से मैं जरूर चर्चा करूंगा।

मैं एक बार फिर से प्रार्थना करता हूं कि आप इसे मंजूर कीजिए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे **(गुलबर्गा) :** गडकरी जी ने बड़े तफसील से अपना भाषण यहां दिया है। उसमें खासकर बार-बार मोदी साहब का नाम लेकर कि वे गरीबी से आए हैं, गरीबों के बारे में सोचते हैं।...(व्यवधान) आप मेरी बात सुनिए।...(व्यवधान) उन्होंने ऐसा कहा कि हमारा बजट कारपोरेट के फेवर में नहीं है, हमारी सरकार कारपोरेट कम्पनीज, इंडस्ट्रीज के फेवर में नहीं है, गरीब लोगों के फेवर में है। मैं आपसे पूछना चाहता हूं, आपने भी इंडैक्स देखा होगा, टेबल 4,5 भी देखा होगा जिसमें आपने शैडयूल्ड कास्ट्स, शैडयूल्ड ट्राइब्स के सब-प्लान में लगभग सब मिलाकर 20 हजार करोड़ रुपये कट कर दिए। आपने कॉरपोरेट कंपनी को 30 से 25 फीसदी टैक्स कम करने का ऐलान किया है। ...(व्यवधान) आप जो गरीबों की बात कर रहे हैं,...(व्यवधान) इसलिए हम बोल रहे हैं, हम इस बिल को सपोर्ट कर रहे हैं।...(व्यवधान) आपने महिलाओं, एस.सी., एस.टी., एजुकेशन, हेल्थ, सेनिटेशन और ड्रिंकिंग वॉटर में कट किया है,...(व्यवधान) सभी में कट किया है और केवल अमीरों की झोली को भरा है और गरीब की थाली खाली की।.....(व्यवधान)

श्री नितिन गडकरी **:** माननीय उप-सभापति महोदय, मैं सदन में खुलासा करना चाहता हूं। सम्माननीय खड़गे जी ने जो बात कही है। ...(व्यवधान) आप सभी को पता होगा कि चौदहवां वित्त आयोग के माध्यम से राज्य सरकार की निधि में 12 परसेंट की वृद्धि हुई है। ...(व्यवधान) यह निधि राज्य सरकार को जाने वाली है।...(व्यवधान) यह गरीबों, शेडयूल कास्ट और शेडयूल ट्राइब के लिए खर्च होने वाले हैं। ...(व्यवधान) इस प्रकार की गुमराह करने की बात मत कीजिए।...(व्यवधान) हमारी सरकार गरीबों के हितों में, शेडयूल कास्ट और शेडयूल ट्राइब्स के हित के लिए काम करेगी।...(व्यवधान) इनके हित के विपरीत काम हम कभी नहीं करेंगे।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Hon. Deputy-Speaker, Sir, except the last part of the speech of the hon. Minister, I would like to endorse the views expressed by the hon. Minister.

HON. DEPUTY-SPEAKER: Already you spoke on it. Please speak briefly.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: I am not speaking on it again. Let me say this much. The hon. Minister's reply was very specific and very clear except the last part of the political speech because we are having a distinct and different view in respect of the devolution of financial powers to the State Governments....(*Interruptions*)

HON. DEPUTY-SPEAKER: When we discuss the General Budget, you can speak about this. Now, please come to the point. You can speak on e-rickshaw now.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: I am not going into it again. The point is that we are totally against the Ordinance route of legislation....(*Interruptions*) As the hon. Minister has already explained before this House that this Ordinance has been promulgated so as to protect the poor drivers because of the court verdict, we fully endorse the view. Since it is for the poor, downtrodden people of our country, I do withdraw my Statutory Resolution.

HON. DEPUTY-SPEAKER: Has the hon. Member leave of the House to withdraw his Statutory Resolution?

The Statutory Resolution was, by leave, withdrawn.

श्री नितिन गडकरी**:** खड़गे जी, सभी सम्माननीय सदस्यों को और सभी पार्टी के सदस्यों को, जिन्होंने इस बिल का समर्थन किया है, उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और उनका आभार व्यक्त करता हूं।

HON. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1988, be taken into consideration. "

The motion was adopted.

HON. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up clause by clause consideration of the Bill.

The question is:

"That clauses 2 to 6 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 2 to 6 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

श्री नितिन गडकरी **:** महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि विधेयक को पारित किया जाए। "

HON.. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

-